Finanzierung von Investitionen in Entwicklungs–Ländern im 19. und 20. Jahrhundert an Beispielen aus dem Vorderen und Mittleren Orient

INAUGURALDISSERTATION

zur Erlangung des akademischen Grades eines

Doktors der Wirtschaftswissenschaft der
Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität des Saarlandes

vorgelegt von

Ali El–Salib

1971

Saarbrücken

1972

Druck:
Universitätsbibliothek Saarbrücken

Finanzierung von Investitionen in Entwicklungs-Ländern im 19. und 20. Jahrhundert an Beispielen aus dem Vorderen und Mittleren Orient

INAUGURALDISSERTATION

zur

Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Wirtschaftswissenschaft

der

Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen

Fakultät

der

Universität des Saarlandes

(doctor rerum oeconomicarum)

vorgelegt von
Diplom-Kaufmann Ali El-Salib
aus Salamieh (Syrien) 1971

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Tag der Disputation : 6. 12. 1971
Dekan : Prof. Dr. Richter
Erstberichterstatter : Prof. Dr. Stützel
Zweitberichterstatter: Prof. Dr. Senf

Gliederung: Seite

1. Vorbemerkung 1

2. Kapitalexporte - ein wirtschaftliches und politisches Instrument 6

21. Ausdehnungsbestrebungen der Großmächte und die dabei angewandten Methoden 6
22. Investitionsarten und Finanzierungsträger 12

221. Investitionsarten 12
222. Banken und kapitalkräftige Gesellschaften als Finanzierungsträger 15
23. Die Beziehungen zwischen den Regierungen und Finanzkreisen in den Kapitalexportländern 19

231. England 20
232. Frankreich 22
233. Deutschland 24
24. Östliche und westliche Kapitalhilfe 26

3. Entwicklungsprojekte 33

31. Eisenbahnprojekte 33

311. Vorgeschichte der Bagdadbahn 33
312. Die Bedeutung der Bahnen für die Türkei 35
313. Stellung und Verhalten der europäischen Mächte der Bagdadbahn gegenüber 37

3131. Rußland 37
3132. England 38
3133. Frankreich 39
3134. Deutschland 39

314. Die Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft 43

3141. Die erste Konzession für die Anatolische Eisenbahn (Ismid-Ankara) 43
3142. Gründung der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft (AEBG) 47
3143. Bau der Strecke Ismid-Ankara 49

3144. Die Konzession der zweiten Strecke der AEBG (Eskischehir - Konia) 51
3145. Kapitalbeschaffung und Bau der Konia-Linie 53
3146. Exkurs über die Gründung der Bank für Orientalische Eisenbahnen 55
3147. Übersicht über das angelegte Kapital der AEBG 58
315. Die eigentliche Bagdadbahn 59
3151. Die politische und finanzielle Lage in Bezug auf die Bagdadbahn um die Jahrhundertwende 59
3152. Die vorläufige Bagdadbahnkonzession vom 24. Dezember 1899 62
3153. Die Konzession im einzelnen 63
3154. Gründung der Bagdadbahn-Gesellschaft (BBG) 65
3155. Beschaffung von Fremdkapital durch Regierungsanleihen und der Bahnbau 66
31551. Kapitalbeschaffung und Bau der ersten Teilstrecke (Konia - Bulgurlu) 66
31552. Fortführung des Bahnbaus und seine Finanzierung 69
3156. Exkurs über die Verständigung zwischen Deutschland, Frankreich und England 73
3157. Betriebsergebnisse der AEBG und der BBG 75
3158. Nachtrag zur AEBG 79
316. Die Hedschasbahn 81
3161. Beseitigung der politischen Widerstände 81
3162. Zweck und Bedeutung der Bahn 82

31621. Die wirtschaftliche Seite 82
31622. Die politische Seite 83

3163. Organisation, Kapitalbeschaffung und Bahnbau 85

32. Erdölprojekte 90

321. Die Anglo-Persian Oil Company (APOC) 90

3211. Die D'Arcy - Konzession 91
3212. Gründung der Anglo-Persian Oil Company (APOC) 93
3213. Beteiligung der britischen Regierung an der APOC 95
3214. Die Revision der APOC-Konzession im Jahre 1933 und die Tonnage-Royalty 99
3215. Verstaatlichung der AIOC und die Beteiligung anderer Gesellschaften 101
3216. Finanzielle Entwicklung der APOC bzw. AIOC (1914 - 1950) 105
3217. Investitionen und Gewinne des Konsortium, Ölproduktion und Zahlungen an die persische Regierung 108

322. Iraq Petroleum Company Ltd. (IPC) 111

3221. Vorläuferin der IPC und die vorläufige Konzession 111
3222. Revision der Konzession von 1925 116
3223. Die British Oil Development und die Mosul Petroleum Company Ltd. 117
3224. Basra Petroleum Company Ltd. 118
3225. Das 50:50 - System 119
3226. Die finanzielle Entwicklung der IPC 120

323. Kuwait Oil Company Ltd. (KOC) 124

3231. Historischer Überblick 124
3232. Die KOC-Konzession 125

3233. Revision der Konzession von 1934 127
3234. Ölproduktion, Regierungseinnahmen und die KOC-Gewinne 128

324. Arabian American Oil Company (Aramco) 133

3241. Konzession 133
3242. Beteiligung weiterer Gesellschaften 136
3243. Einführung des 50:50-Systems 137
3244. Ölproduktion, Royalties und die Aramco-Gewinne 138

325. Ökonomische Besonderheiten der Erdölindustrie 141

3251. Produktionskosten 141
3252. Vergleich zwischen den investierten Kapitalien in den größten erdölproduzierenden Gebieten 144
3253. Kostenvergleich 145
3254. Preisbildung 148

33. Assuan Hochstaudamm 155

331. Notwendigkeit des Assuan-Staudammes 155
332. Kosten und Finanzierung des neuen Staudammes 156
333. Entwicklung der ägyptisch-sowjetischen Beziehungen 163

4. Beitrag der behandelten Projekte zur wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Länder 165

41. Ihr Beitrag als Investitionsprojekte 165
42. Beitrag der Eisenbahnen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Türkei 166

421. Die wirtschaftliche Entwicklung im Gebiet der Anatolischen Eisenbahn 167
422. Die wirtschaftliche Entwicklung im Gebiet der Bagdadbahn 168
423. Beitrag der Bahnen als Beförderungsmittel 170

43. Beitrag der Erdölindustrie zur wirtschaftlichen Entwicklung der betreffenden Länder 171

431. Beitrag der Erdölindustrie zu den Staatseinnahmen 171

432. Beitrag der Ölgesellschaften als Arbeitgeber 173

433. Beitrag der Ölgesellschaften als Auftraggeber 175

44. Beitrag des Assuan-Staudammes zur wirtschaftlichen Entwicklung der VAR 177

5. Schluß 179

Anhang:

A. Übersicht über einige Konzessionen im Mittleren Osten 189

1. Vor dem Ersten Weltkrieg erworbene Konzessionen 189

11. in dem türkischen Ex-Reich 189

12. in Persien 192

13. am Roten Meer (Ägypten) 193

2. Ölkonzessionen - Stand 1960 194

B. Anmerkungen über die in der Dissertation benutzte Literatur 199

1. Allgemeines 199

2. Stellungnahme zur benutzten Literatur 201

3. Die in den einzelnen Kapiteln benutzte Literatur 203

31. Die in den Kapiteln (1) und (2) benutzte Literatur 203

32. Die für die Anatolische Eisenbahn und die Bagdadbahn benutzte Literatur 204

33. Die für die Hedschasbahn benutzte Literatur 207

34. Die für die Kapitel über die Ölgesellschaften benutzte Literatur 208

35. Die für den Assuan-Staudamm benutzte Literatur 210

Literaturverzeichnis 211

Abkürzungen:

AEBG	= Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft
AIOC	= Anglo-Iranian Oil Company
Aminoil	= American Independent Oil Company (später Getty genannt)
AOC	= Arabian Oil Company Ltd.
APOC	= Anglo-Persian Oil Company (ab 1935 AIOC genannt)
Aramco	= Arabian American Oil Company
BBG	= Bagdadbahn-Gesellschaft
BOC	= Burmah Oil Company
BOD	= British Oil Development Ltd.
BPC	= Basra Petroleum Company Ltd.
BPC	= British Petroleum Company
Caltex	= California Texas Oil Company
CASOC	= California Arabian Standard Oil Company (ab 1944 Aramco genannt)
CFP	= Compagnie Francaise des Pétroles
EGS	= Eastern and General Syndicate Ltd.
Gulf	= Gulf Oil Corporation
IPAC	= Iranian Pan American Oil Company
IPC	= Iraq Petroleum Company Ltd.
KOC	= Kuwait Oil Company Ltd.
MPC	= Mosul Petroleum Company Ltd.
NEDC	= Near East Development Corporation
New Jersey	= Standard Oil Company of New Jersey
Shell	= Royal Dutch-Shell
SIRIP	= Société Irano-Italienne des Pétroles
Socal	= Standard Oil Company of California
Socony	= Socony - Mobil Oil Company
Texaco	= Texas Corporation; seit 1959 Texaco Inc.
TPC	= Turkish Petroleum Company Ltd. (ab 1929 IPC genannt)
B/d	= Barrel pro Tag

1. Vorbemerkung

Bei einer Betrachtung der Politik der Industriestaaten gegenüber Entwicklungsländern ist zwischen einer Politik f ü r diese Länder und einer Politik u m diese Länder zu unterscheiden. Während die erstere als Zusammenwirken einer fremden Regierung, einer Staatengruppe oder internationaler Organisationen mit der Lokalregierung für die Entwicklung wirtschaftlich rückständiger Gebiete zu bezeichnen ist, stellt die letztere, die sich häufig mit der Hilfe für diese Länder deckt, einen Teil des Ringens zwischen den Großmächten dar, das eine oder das andere Land in ihren Einflußbereich einzubeziehen.[1] Dies, d.h. die Bestrebungen der Großmächte, ihren Einflußbereich auszudehnen, wird häufig als "imperialistische Politik" bezeichnet.

Während die klassische Nationalökonomie sich mit der Imperialismustheorie nicht eingehend befaßt hatte, bildete diese einen Grundstein für die sozialistische Lehre. Die Theoretiker des Sozialismus behaupteten, daß die hochkapitalistischen Länder die Überseegebiete brauchten, um durch Handelsmonopolstellung und/oder Investitionen in diesen Gebieten höhere Gewinne zu erzielen. "Imperialism then is the foreign policy which tries, usually with the aid of military operations, but sometimes with political intrigues only, to get political control over undeveloped countries to guarantee an outlet for merchandise or capital in those territories".[2]

Zimmerman und Grumbach fügen noch hinzu, daß die imperialistische Politik nicht nur zur Erzielung höherer Gewinne führte, sondern auch zu hohen Investitionen und daher zu einem höheren Nationaleinkommen. Sie gehen davon aus, daß die hochkapitalistischen Länder die Kolonien benötigten,

---

1) Vgl. Hesse, Kurt: Entwicklungsländer und Entwicklungshilfe an der Wende des Kolonialzeitalters, Berlin 1962, S. 25.

2) Zimmerman, L. J. and Grumbach, F.: Saving, Investment and Imperialism. A Reconsideration of the Theory of Imperialism, in: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 71., 1953.2, S. 2.

um Vollbeschäftigung ohne staatliche Aktivität zu gewährleisten.[1)]

Durch die politische Kontrolle des Mutterlandes über die Kolonien stellte sich für die Sparer die Alternative, ihre Ersparnisse entweder im Inland oder in diesen Gebieten zu investieren. So brauchten die Wirtschaftssubjekte des privaten Sektors ihre Ersparnisse nicht mehr zu horten, wenn der Zinssatz im Inland niedrig war, wie von Keynes angenommen wurde. Ein Beweis dafür ist, daß die Neigung zur Hortung in der Periode zwischen 1870 und 1914, die als Zeitalter des Imperialismus im engeren Sinn betrachtet wurde, in der Nähe von Null lag. In dieser Periode konnte man den Überschuß an Ersparnissen in Überseegebieten investieren, so daß das Nachhinken der Investitionen im Inland ausgeglichen wurde und infolgedessen Unterbeschäftigung und Depressionen vermieden werden konnten.

Investitionen in Überseegebieten waren zudem von einer Erhöhung der Warenexporte begleitet. Nach Zimmerman und Grumbach führte die Investition eines Pfunds im Ausland zur Erhöhung der Exporte Großbritanniens ein halbes Jahr später um 0,942 Pfund.[2)]

Ein weiterer Grund für Investitionen in den Überseegebieten war aber auch der große Bedarf der Industrieländer an Rohmaterial und Grundnahrungsmitteln. "Private international investment in undeveloped areas was fundamentally, if not directly, induced by the growth in demand for essential foodstuffs and raw materials".[3)]

Infolge der industriellen Entwicklung Europas in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts richtete sich der Blick von neuem auf die Überseegebiete. So begannen die europäischen Staaten, insbesondere um die 70-er Jahre des 19. Jahrhunderts, eine neue Offensive in dieser Richtung.

---

1) Vgl. Zimmerman, L.J. and Grumbach, F.: a.a.O., S. 2.
2) ebenda, S.13.
3) Nurkse, Ragnar: Contrasting Trends in Nineteenth and Twentieth Century World Trade and Growth of National Economies, in: Expansion of World Trade and Growth of National Economies, London 1965, S. 27.

Ziel dieser Offensive waren insbesondere diejenigen Gebiete, die Rohmaterial und Grundnahrungsmittel besaßen. Die Industriestaaten strebten danach, entweder diese Gebiete als Kolonien zu erobern oder durch den Erwerb von Konzessionen für wichtige Projekte in politisch unabhängigen Gebieten ihren Einfluß auszudehnen.

Die Kapitalexporte in die Kolonien erfolgten ausschließlich durch das Mutterland. Häufig wurde die Verwaltung der Kolonien Chartered-Gesellschaften, d.h. Gesellschaften mit Hoheitsrechten, übertragen. Das sicherte ihnen eine Monopolstellung in diesen Gebieten. Mehr Raum für eine Konkurrenz boten die politisch unabhängigen Gebiete. Hier spielte sich der Wettkampf zwischen den Großmächten ab, und zwar durch Unterstützung ihrer nationalen Gesellschaften beim Erwerb von Konzessionen für wichtige Projekte.

Bis zum Ersten Weltkrieg vollzog sich dieser Konkurrenzkampf ausschließlich zwischen den europäischen Staaten. Hauptkonkurrenten waren England, Frankreich, Deutschland und das zaristische Rußland. Während nach dem Ersten Weltkrieg die UdSSR ausschied, trat eine konkurrenzfähigere Macht auf, die USA. Die amerikanischen Ölgesellschaften konnten mit Unterstützung der amerikanischen Diplomatie (Open-Door-Policy) die britische Vorherrschaft im Mittleren Osten zerbrechen und den größten Teil der Erdölerschließung in diesem Gebiet an sich reißen.

Beim Auftreten der UdSSR auf dem Sektor der Kapital- und Entwicklungshilfe in den 50-er Jahren dieses Jahrhunderts spielten ideologische Gesichtspunkte eine bedeutende Rolle. Diese Entwicklung stellte die westliche und die östliche Ideologie vor die Frage: Wie können diese jüngsten Tendenzen der Entwicklungspolitik erklärt und mit den herrschenden Theorien vereinbart werden?
In der westlichen Interpretation ging man dazu über, die wirtschaftlich rückständigen Gebiete als Entwicklungs-

länder anzusehen, denen "Entwicklungshilfe" zu gewähren ist, und nicht mehr als Kolonien, deren Ressourcen nur im Hinblick auf das Interesse der Mutterländer ausgebeutet werden können. Zur Erklärung der Kapitalexporte der UdSSR sprach man in der östlichen Theorie vom "friedlichen Austausch zum gegenseitigen Nutzen".

Kritiker sehen in der westlichen Hilfe immer noch eine Ausbeutung und eine indirekte Kontrolle, die ihren Ausdruck in der Herrschaft des Kapitals findet, in der östlichen dagegen den Versuch, östliche Ideologien zu verbreiten.

Im Rahmen dieses Themas, das sich mit der Finanzierung großer Projekte in Entwicklungsländern im 19. und 20.Jahrhundert befaßt, können wir uns nicht eingehend mit der Imperialismustheorie beschäftigen. Ihre Grundzüge sollen allerdings im folgenden Abschnitt kurz dargestellt werden. Die zu behandelnden Projekte werden dem Gebiet des Mittleren Ostens entnommen. Dabei sollen insbesondere folgende Problemkreise analytisch betrachtet werden:

- der Konkurrenzkampf zwischen den Großmächten um Konzessionen in den ausgewählten Ländern;
- die Umstände, unter denen die Konzessionen erworben wurden;
- das Problem der Beseitigung von Interessenkonflikten zwischen den Kapitalexportländern;
- die Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Länder sowie ihre Möglichkeit zur Vertretung der eigenen Interessen;
- die hauptsächlichen Motive und Zielsetzungen, die den einzelnen Projekten zugrundelagen;
- die Risikoausschaltung durch Garantieleistungen (bei einigen der Projekte);

- die durchgeführten Investitionen und ihre Finanzierung;
- die Höhe der erzielten Gewinne;
- der Beitrag der ausgewählten Projekte zur Entwicklung der einzelnen Länder und
- der Einfluß des politischen Kurses der betroffenen Länder auf die Finanzierung solcher Projekte.

2. Der Kapitalexport - ein wirtschaftliches und politisches Instrument

21. Ausdehnungsbestrebungen der Großmächte und die dabei angewandten Methoden

Die Theoretiker des Sozialismus gründeten ihre Theorie auf die Kritik an der Art und Methode der Kapitalexporte des 19. Jahrhunderts und die in diesem Zusammenhang entwickelte "Imperialismustheorie". Sie sahen in der Ausdehnung des Finanzkapitals nicht nur das Streben nach lockenden Gewinnen, sondern auch eine Flucht vor Krisen.

Lenin definiert den Imperialismus "als das monopolistische Stadium des Kapitalismus"[1], in dem das Finanzkapital bestrebt sei, "möglichst viel Ländereien an sich zu reißen, gleichviel welche, gleichviel wo, gleichviel wie, nur auf mögliche Rohstoffquellen ausgehend, aus Angst, in dem tollen Kampf um die letzten Brocken der unverteilten Welt oder bei der Neuverteilung der bereits verteilten Stücke zu kurz zu kommen".[2] Da solche kurze Definitionen nach Ansicht Lenins stets nur "bedingte und relative Bedeutung"[3] haben, weil sie nicht die allseitigen Zusammenhänge der zu definierenden Erscheinung in ihrer vollen Entfaltung umfassen können, greift er zur Charakterisierung des Imperialismus folgende Merkmale heraus:

"- Konzentration der Produktion und des Kapitals, die eine so hohe Entwicklungsstufe erreicht hat, daß sie Monopole schafft, die im Wirtschaftsleben eine entscheidende Rolle spielen;

- Verschmelzung des Bankkapitals mit dem Industriekapital und Entstehung einer Finanzoligarchie auf der Basis dieses "Finanzkapitals";

- der Kapitalexport, zum Unterschied vom Warenexport, gewinnt besonders wichtige Bedeutung;

---

1) Lenin, W. J.: Der Imperialismus als höchstes Stadium des Kapitalismus, Stuttgart 1947, S. 71.
2) ebenda, S. 68.
3) ebenda, S. 72.

- es bilden sich internationale monopolistische Kapitalistenverbände, die die Welt unter sich teilen, und
- die territoriale Aufteilung der Erde unter die kapitalistischen Großmächte ist beendet."[1]

Schieder bezeichnet als Imperialismus im allgemeinen Sinn jeden Versuch, Machtexpansion zu betreiben mit dem Ziel, ein Imperium zu bilden. Dabei ist "Imperium" nicht mit 'Reich' gleichzusetzen, "da Reiche begrifflich Elemente der Kooperation oder Föderation in sich tragen, während Imperien rein herrschaftliche Gebilde darstellen".[2] Unter diese Begriffsbestimmung fallen praktisch alle Herrschafts- und Kontrollarten: die "klassischen" Formen wie etwa zur Zeit der Römer, die direkten Kontrollen im Kolonialzeitalter mit ihren Produktionsbeschränkungen für die Kolonien - Merkantilismus -, die Herrschaft des Finanzkapitals sowie die indirekte ideologische Herrschaft.

Eckert unterscheidet folgende Arten des Imperialismus:[3]

- Eliteimperialismus oder Feudalimperialsmus
  Träger waren eine dünne Oberschicht von Adligen und einige risikofreudige Männer am Königshof. Kennzeichnend für diese Form des Imperialismus war die Politik des Merkantilismus. Um die eigenen Interessen durchzusetzen und räumlich weiter auszudehnen, bediente man sich in erster Linie der Gewalt (Krieg, Raubhandel u.ä.).
- der bürgerliche Imperialsmus
  Bei dieser Form tragen breitere Kreise der Bevölkerung (insbesondere des Bürgertums) die imperialistischen Bestrebungen. Um den Einflußbereich auszudehnen, setzte man hauptsächlich das Finanzkapital ein. Geld- und Kreditorganisationen spielten dabei die Hauptrolle. Die Staats-

---

1) Lenin, W. J.: a.a.O., S. 72.
2) Schieder, Theodor: Imperialismus in Alter und neuer Sicht, in: "Aus Politik und Zeitgeschichte", Beilage zur Wochenzeitung "Das Parlament", Bonn 25. Mai 1960, S. 330 - 331.
3) Vgl. Eckert, Christian: Alter und neuer Imperialsmus, Kieler Vorträge, Jena 1932, S. 9 - 12.

gewalt hatte nur Hilfs- und Schutzfunktionen für die Kapitalinteressen.

- der Volksimperialismus
  Kennzeichnend für diese Form ist die Beteiligung auch des Proletariats an den Ausdehnungsbestrebungen. Man verwendete in der Hauptsache die Techniken der Nachrichtenübermittlung wie Rundfunk, Zeitungen und Druckschriften für die Verbreitung bestimmter Ideen und Vorstellungen.

Die drei genannten Formen des Imperialismus greifen so ineinander, daß eine genaue Abgrenzung nicht durchzuführen ist, zumal es zahlreiche Spielarten gibt.

Aus der vorangehenden Darstellung geht hervor, daß Lenin mit dem Begriff "Imperialismus" in erster Linie den wirtschaftlichen Imperialismus meinte, während Schieder und Eckert jede Art der Machtexpansion als Imperialismus bezeichneten.

Als Zeitalter des Imperialismus im engeren Sinn wurde der Zeitraum zwischen 1870 und dem Ersten Weltkrieg angesehen. Es wurde die direkte wirtschaftliche Beherrschung von Überseegebieten durch Monopolstellung des Finanzkapitals, unterstützt von einer politischen und militärischen Expansionspolitik, angestrebt. Der Imperialismus setzte die Kolonial- und Expansionspolitik der vergangenen Jahrhunderte fort. Er war jedoch mit einem Stilwandel verbunden.[1] "Der Imperialismus des fortschreitenden neunzehnten Jahrhunderts wurde viel stärker, als es jemals früher der Fall war, wirtschaftlich orientiert".[2]

Das imperialistische Streben empfing seine stärkste Belebung durch die industrielle Revolution. Sie führte zu wachsenden Produktionskapazitäten, ohne daß der Verbrauch in den Industrieländern Schritt mit der wachsenden Produktion halten konnte; die Produktionssteigerung war hauptsächlich auf die Vermehrung, nicht auf Verbilligung der angebotenen

---

1) Schieder, Th.: a.a.O., S. 331.
2) Eckert, Ch.: a.a.O., S. 22.

Produkte eingestellt.[1] Als Folge der schnellen Entwicklung der Produktion und der mangelnden Preisflexibilität nach unten mußte ein Überschuß an Waren entstehen. Dafür mußten einerseits neue Absatzmärkte und andererseits - als Folge der Produktionsentwicklung - auch neue Rohstoffquellen erschlossen werden. So begann der Wettlauf um die Überseegebiete und ihre Einbeziehung in die Herrschaft der Industriestaaten von neuem.

Zwischen 1870 und 1900 gewannen

England	13	Mill. qkm mit 88 Mill. Einwohnern,
Frankreich	9	Mill. qkm mit 37 Mill. Einwohnern und
Deutschland	2,5	Mill. qkm mit 14 Mill. Einwohnern.[2]

Die Rolle der USA im 19. Jahrhundert war von untergeordneter Bedeutung. Die Inbesitznahme der Philippinen im Jahre 1898 deutete aber darauf hin, daß auch die USA eine Ausdehnung anstrebten. Obwohl man zuerst betonte, daß man weder an Gebieten noch an einer Handelsherrschaft interessiert sei, erklärte Senator Beveridge ein Jahr später bereits die Philippinen zu Staatsgebiet der Vereinigten Staaten. Gleichzeitig ließ er durchblicken, daß die USA China als Absatzmarkt ins Auge gefaßt hätten.[3]

Die Bestrebungen um den Besitz neuer Überseegebiete waren aber auch von neuen Tendenzen der Handelspolitik der Kolonialmächte begleitet - dem Aufbau von Zollschranken und der Beschränkung des Freihandels.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts hatte England als die größte Kolonialmacht die merkantilistische Politik aufgegeben und war danach allmählich zum Freihandel übergegangen, wobei seine Monopolstellung in den Kolonien aber bestehen blieb. Zwei Faktoren hatten zu dieser Entwicklung beigetragen:

- Durch die industrielle Entwicklung im eigenen Land war der Freihandel mit weniger entwickelten Gebieten für England von Vorteil.

---

1) Vgl. Eckert, Ch.: a.a. O., S. 25.
2) ebenda, S. 16.
3) ebenda, S. 18.

- Durch die Seeherrschaft der britischen Flotte hatte Großbritannien keine ernste Gefahr seitens der Konkurrenzmächte für die Handelsbeziehungen mit seinen Überseegebieten zu befürchten.

Insbesondere nahm der britische Handel mit den USA seit Beginn des 19. Jahrhunderts enorm zu. Darin sah man einen Beweis für die Richtigkeit der Kritik von Adam Smith an der merkantilistischen Theorie;[1] denn der Umfang des Handels mit den Kolonien (bzw. hier mit einer ehemaligen Kolonie) ist eher von dem Entwicklungsstand dieser Gebiete abhängig als von der Monopolstellung des Mutterlandes.

Durch den Eintritt neuer Mächte in die Kolonialpolitik schien die Monopolstellung der alten Kolonialmächte aber gefährdet zu sein. "J. Chamberlain 1888 in Leeds: we formerly did not have in our foreign affairs to trouble ourselves much with colonial question, because we had a monopoly of colonies. That monopoly has ceased".[2] Um diese Monopolstellung aufrechtzuerhalten, kehrte man zu den im 18. Jahrhundert üblichen Methoden zurück.

Diese nun wieder im Sinne des Merkantilismus betriebene Politik stand aber im Widerspruch zu der angestrebten wirtschaftlichen und politischen Unabhängigkeit der in den Kolonien lebenden Einwanderer. Außerdem lief diese Politik den Interessen der europäischen Verbraucher entgegen, die bei Freihandel in den Genuß niedriger Preise gekommen wären. Für die Kolonien war die Monopolstellung des Mutterlandes und seiner Gesellschaften besonders nachteilig. Die Bevölkerung der Kolonien hatte sich mit drei Arten von Monopolstellungen auseinanderzusetzen:[3]

- Auf dem Arbeitsmarkt standen sie den ausländischen Konzernen gegenüber, die praktisch alleinige Nachfrager nach Arbeitskräften waren.

---

1) Vgl. Smith, Adam: Natur und Ursachen des Volkswohlstandes, übersetzt von Wilhelm Loewenthal, Berlin 1882, Bd. II.
2) Schieder, Th.: a.a. O., S. 331.
3) Vgl. Myint, H.: An Interpretation of Economic Backwardness, Oxford Economic Papers 1954, zitiert nach Joachim von Spindler: Das wirtschaftliche Wachstum der Entwicklungsländer, Stuttgart 1963, S. 33.

- Als Verkäufer von hauptsächlich landwirtschaftlichen Erzeugnissen konnten sie ihre Produkte nur an wenige ausländische Gesellschaften verkaufen.
- Als Verbraucher von Importgütern waren sie auf einige wenige Firmen des Mutterlandes angewiesen.

Ziel der neuen Ausdehnungsoffensive waren neben den Kolonien auch politisch unabhängige und noch von keiner fremden Macht kontrollierte Gebiete, wie die Balkanstaaten, das türkische Reich, Persien und China. Da in diesen Gebieten eine Beherrschung im älteren Sinn des Kolonialismus nicht möglich war, verwandte man die Methode der Finanzkapitalherrschaft.

Jede Macht versuchte, durch Gewährung von Kapitalanleihen an diese finanzschwachen Staaten und durch die Unterstützung ihrer nationalen Gesellschaften bei dem Erwerb von Konzessionen für wichtige Projekte, wie Eisenbahnen, Häfen, Erschließung von Bodenschätzen u.ä., einen Einfluß auf das jeweilige Land zu gewinnen. Schienen diese Leihkapitalien und/oder Konzessionen gefährdet zu sein, dann mußten sie gegen Verluste geschützt werden. So war die Gelegenheit für diese Mächte gegeben, unter der Klausel "Schutz ihrer nationalen Interessen" dort einzugreifen, wenn es nach ihrer Meinung nötig war. Auf diese Weise kam es z.B. zur Einrichtung einer Finanzkontrolle in der Türkei (Verwaltungsrat der Staatsschulden nach dem Berliner Kongreß von 1878), zur Stellung eines Finanzberaters in Ägypten und zur Übernahme der Zollverwaltung in China.[1)]

Je mehr es einer Macht gelungen war, ein Gebiet in wirtschaftliche Abhängigkeit von ihr zu bringen, desto größer war der Einfluß auf seinen Handel und seine Natural-Ressourcen. Dadurch konnte sie die anderen Mächte davon fernhalten. Wo Gleichgewicht zwischen den Machtpositionen zweier Mächte bestand, wurde das Gebiet in Einflußbereiche geteilt, wie es in Persien im Jahre 1907[2)] zwischen Rußland

---

1) Vgl. Eckert, Ch.: a.a. O., S. 22.
2) Vgl. APOC-Kapitel, S. 90.

und England der Fall war.

Zur Verschärfung dieses Wettbewerbs hatten neben der schnellen industriellen Entwicklung Europas die neu gebauten Transportwege, wie z.B. Eisenbahnen, Suezkanal u.ä., beigetragen, da die Entfernungen zwischen diesen Gebieten und Europa leichter zu überbrücken waren und sich die Transportkosten verringerten.

In den vorhergehenden Darstellungen sehen wir, daß die beiden Herrschaftsmethoden - die direkte Herrschaft in den Kolonien und die Herrschaft des Finanzkapitals in den anderen Gebieten - nach 1880 nebeneinander herliefen.

22. Investitionsarten und Finanzierungsträger

221. Investitionsarten

Als Typ der Kapitalexporte des Kolonialzeitalters waren die direkten Investitionen in solche Projekte - Erschliessung von Bodenschätzen und Rohmaterial, Plantagen -, deren Produkte komplementäre oder Vorprodukte für die Inlandsproduktion des Kapitalexportlandes waren, anzusehen. Dieses sogenannte "colonial pattern of foreign investment" war im 19. Jahrhundert nicht mehr der verbreitete Typ der Investitionen.
Ein Überblick über das Portefeuille der britischen foreign investments im Jahre 1913[1] zeigt, daß von insgesamt rund 3,7 Mrd. £[2] Nominalwert rund 30% in Anleihen an Regierungen, 40% in Eisenbahnwertpapieren und etwa 5% in anderen öffentlichen Einrichtungen angelegt waren, während der Rest von 25% in Banken, Versicherungen, Industrie und Rohmaterialquellen investiert wurde.[3] Diese Einteilung

1) In Übereinstimmung mit Nurkse u.a. betrachten wir den Ersten Weltkrieg als Ende des 19. Jahrhunderts.
2) Ohne die nicht an London Stock Exchange zugelassenen Wertpapiere.
3) Vgl.: Nurkse, Ragnar: International Investment to-day in the Light of nineteenth-century experience, in: The Experience of Economic Growth, New York 1963,S.128; Feis, Herbert: Europe The World's Banker 1870-1914, New Haven 1930, S. 23 - 24.

gilt in etwa auch für die übrigen kapitalexportierenden Länder Europas mit kleinen Verschiebungen. Während z.B. die französischen Kapitalexporte in erster Linie durch den Erwerb von ausländischen Wertpapieren zustandekamen, waren die deutschen Kapitalexporte mehr in direkten Investitionen engagiert.

Die Kapitalexporte Europas im 19. Jahrhundert erfolgten zum größten Teil durch den Erwerb von festverzinslichen Wertpapieren, die zur Finanzierung von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Einrichtungen ausgegeben wurden und von den Regierungen der Kapitalimportländer durch Verpfändung von Zoll und Steuern gesichert waren. Den in direkten Investitionen angelegten Kapitalien stellten diese Regierungen ebenfalls in vielen Fällen Garantien zur Verfügung, so daß die Investoren zumindest den Verlust ihrer Kapitalien nicht mehr zu befürchten hatten, ja sogar einen angemessenen Gewinn zugesichert bekamen.

Welchen Umfang die Kapitalexporte der größten Kapitalexportländer Europas (England, Frankreich und Deutschland) bis zum Ersten Weltkrieg erreicht hatten, kann man aus der nachfolgenden Tabelle entnehmen:[1)]

Jahr	England in Mrd. £	Frankreich in Mrd. Fr.	Deutschland in Mrd. RM
1880		15	
1883			5
1885	1,302		
1890		20	
1893			10-13
1895	1,600		
1900		28	
1905	2,025	34	15-18
1909	2,332		
1910		40	
1912		42	
1914	4,000	45	22-25

1) Feis, H.: a.a.O., S. 14, 47 und 71.

Nach dem Ersten Weltkrieg kehrte man zu dem sog. "colonial pattern of foreign investment", d.h. zu den direkten Investitionen, zurück. Bevorzugte Projekte waren in erster Linie die Erschließung von Erdöl und Rohmaterial, aber auch Plantagen, deren Produkte für den Export nach den kapitalgebenden Ländern bestimmt waren. Die Konzentration der Investitionen in solche Projekte ist wie folgt zu erklären:

- Die enorme Entwicklung der Industrie in den Kapitalexportländern nach dem Ersten Weltkrieg erhöhte in gleichem Maße die Nachfrage nach diesen Rohmaterialien und insbesondere nach Erdöl.
- Solange die Aufnahmefähigkeit des lokalen Marktes in den Entwicklungsländern begrenzt war, gab es für die Investoren keinen großen Anreiz, dort Industrien zu installieren, insbesondere wenn man bedenkt, daß solche Industrien sich von vornherein mit der leistungsfähigeren Konkurrenz der Industriestaaten auseinanderzusetzen hatten.
- Ausschlaggebend war, daß diese Projekte höhere Gewinne versprachen als andere, wie wir noch an den Beispielen der Erdölgesellschaften sehen werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlangten zahlreiche Entwicklungsländer ihre politische Unabhängigkeit. Danach stand man in diesen Ländern den direkten Investitionen skeptisch gegenüber, ja man sah sogar in ihnen einen Rückschritt zu den alten Methoden - indirekte Herrschaft. In diesem Fall blieb und bleibt die Finanzierung großer Entwicklungsprojekte auf die Kapitalhilfe der entwickelten Länder angewiesen. Diese Kapitalhilfe wird in der Regel aber an manche Bedingungen geknüpft, die vom Standpunkt des Kapitalgebers mit der zweckmäßigen Verwendung des ausgeliehenen Kapitals und dessen Rückzahlung gerechtfertigt wurden. Diese Bedingungen stießen aber auf zunehmend ablehnende Haltung bei den Entwicklungsländern, so daß die Verhandlungen über

Kapitalhilfe in vielen Fällen scheitern mußten. Solange die Bedingungen die Wirtschaftlichkeit dieser Projekte betreffen, sind sie noch zu rechtfertigen. Probleme ergeben sich aber dann, wenn auch politische und vielleicht sogar militärische Bedingungen einbezogen wurden. Die Frage, ob Kapitalhilfe direkt oder indirekt auch eine politische Seite hat, werden wir unter Punkt 24 sowie an dem Beispiel des Assuan-Staudamms zu erläutern versuchen.

222. Banken und kapitalkräftige Gesellschaften als Finanzierungsträger

Kapitalkräftige Zusammenschlüsse in den Industrieländern begünstigten den Einsatz großer Kapitalien[1] in Übersee-gebieten. Industrielle und finanzielle Organisationen von der Größe etwa der Standard Oil Co., der Anglo-Persian Oil Co., der National City Bank und der Deutschen Bank waren eher in der Lage als kleine Gesellschaften, ihre Interessen im Ausland zu verfechten. Die zusammengeschlossenen Großunternehmungen hatten nicht nur eine starke Position im Ausland, sondern konnten auch einen Einfluß auf die auswärtige Politik ihrer Länder ausüben. Präsident Wilson charakterisierte das in folgendem Ausspruch: "Kapitalisten und Fabrikanten sind die Beherrscher unserer Regierung".[2]

Die im 19. Jahrhundert bei der Finanzierung großer Projekte verbreitete Methode - Ausgabe von Anleihen - ermöglichte es den Banken, eine führende Rolle zu übernehmen. Diese beschränkte sich nicht auf die Vermittlung zwischen dem Publikum und den Institutionen - Gesellschaften oder Regierungen -, die die Anleihen ausgegeben hatten, sondern die Banken übernahmen auch die in der Regel erheblich unter pari[3] ausgegebenen Anleihen, um sie

---

1) Siehe Tabelle oben, S. 13.
2) Eckert, Ch.: a.a. O., S. 23.
3) Die Anleihen der AEBG und BBG wurden zu 86 % bzw. zu 86,4 % emittiert; die Anleihe für die Orientbahn zu 45 %.

später an das Publikum weiterzugeben. Diese spekulativen Geschäfte versprachen höhere Gewinne.

Eine führende Position unter den europäischen Banken besaßen die englischen. Uberall in Überseegebieten, in denen englisches Interesse bestand, gründeten sie neue Banken, von denen einige mit dem Notenausgaberecht ausgestattet waren, so daß sie großen Einfluß auf die Finanzen der jeweiligen Gebiete ausüben konnten. Denken wir an die Ottoman Bank in der Türkei oder die Imperial Bank of Persia.

An der Spitze der englischen Banken standen Privat-Banken, die sich mit Wertpapier-Geschäften befaßten, wie Rothschilds, Barings, Brown Shipley, Glyn Mills and Currie und Schröders, die auch Spitzenpositionen in großen Industrie-Unternehmungen innehatten. Neben diesen führenden Privat-Banken waren auch die Kapitalgesellschaften (Investment Co., Investment Trusts) von großer Bedeutung.[1)]

Französische und deutsche Banken spielten analog eine führende Rolle. Insbesondere war die Tätigkeit der deutschen Banken bei Investitionen im Ausland bedeutungsvoll. Sie waren nicht nur die Finanzquelle für deutsche Unternehmungen im Ausland, sondern sie erwarben selbst Konzessionen für große Projekte und gründeten dafür Gesellschaften unter ihrer Leitung. Die von der Deutschen Bank und ihrer Gruppe in der Türkei durchgeführten Projekte, wie die Anatolische Eisenbahn, die Bagdadbahn, der Hafen von Haider-Pascha und die Bewässerung der Konia-Ebene, um nur einige Beispiele zu nennen, die in den Rahmen dieses Themas fallen, sind kennzeichnend für ihre Tätigkeit im Ausland. Die Deutsche Bank war bei diesen Projekten Leiter, Ausführer und zum größten Teil Finanzierungsträger. Diese Projekte waren vom so großem Umfang, daß es notwendig war, eine besondere Bank - Bank für Orientalische Eisenbahnen[2)] - zu gründen, die sich hauptsächlich mit den Angelegenheiten dieser Projekte befaßte.

---

1) Vgl. Feis, H.: a.a.O., S. 7-8.
2) Vgl. Eisenbahnen-Kapital: Exkurs über die Bank für Orientalische Eisenbahnen.

Die Initiative der Regierungen der Kapitalimportländer bei diesen Projekten und die dafür gegebenen Garantien waren für die Banken ein bedeutender Sicherheitsfaktor, solch große und langfristige Investitionen einzugehen. Die von der türkischen Regierung an die Anatolische Eisenbahngesellschaft geleisteten Garantien machten einen beachtlichen Anteil der Gesamteinnahmen aus. Sie erreichten in dem Zeitraum von 1889 bis 1912 über 90 Mill. Franken.[1)]

Dieser Sicherheitsfaktor existierte bei den risikoreichen Projekten der Erdölförderung überhaupt nicht. Der höhere Einsatz an Kapital, verbunden mit großen Risiken, ist das wichtige Merkmal der Erdölförderung. Jede Ölgesellschaft, die Ölkonzessionen erwirbt, muß von vornherein höhere Summen für Forschungen ausgeben. Geologische Untersuchungen und Ölbohrungen nehmen mehrere Jahre in Anspruch. Das bedeutet, daß die Gesellschaft lange Zeit nur Ausgaben zu leisten hat, mit dem Risiko, kein Erdöl zu finden. Hat eine Gesellschaft Erdöl entdeckt, dann muß sie finanziell in der Lage sein, das Erdöl zu fördern und zu den Absatzmärkten zu transportieren. Sie muß Ölleitungen zu den Seehäfen bauen, Tanker zur Verfügung stellen und vielleicht auch Raffinerien und Absatzorganisationen in den Absatzländern aufbauen. Nur wenige Gesellschaften besaßen das technische Wissen, die praktischen Erfahrungen und die Kapitalkraft, Erdölerschließungsprojekte durchzuführen. So mußten z.B. die British Oil Development Ltd. im Irak und die Eastern and General Syndicate Ltd. auf der Arabischen Halbinsel, nachdem sie Konzessionen erworben hatten, diese später an die Iraq Petroleum Company bzw. Gulf Oil Corporation mangels Kapitals verkaufen.[2)]

Der höhere Kapitalbedarf und in erster Linie der scharfe Kampf zwischen den an der Erdölausbeute interessierten Industrieländern führten dazu, daß sich z.B. an einem Erdölprojekt Gesellschaften aus mehreren Nationen betei-

---

1) Vgl. S. 77 und 183.
2) Vgl. IPC-, KOC- und Aramco-Kapitel.

ligten, wie es im Irak (s. IPC-Kapitel), in Persien nach 1954 (s. APOC-Kapitel) und in Kuwait (s. KOC-Kapitel) der Fall war. In Saudi-Arabien mußte die Standard Oil Company of California aus Mangel an Kapital und Absatzeinrichtungen drei Jahre nach dem Konzessionserwerb im Jahre 1933 50 % ihrer Tochtergesellschaft (CASOC) an Texaco veräußern. Im Jahre 1947 beteiligten sich an der Aramco zwei weitere amerikanische Ölgesellschaften.

Diese Tendenz lief darauf hinaus, daß kapitalkräftige Gesellschaften immer mehr die Erdölunternehmungen an sich rissen, während kleinere Gesellschaften entweder von vornherein ausschieden oder sich mit unbedeutenden Geschäften zufrieden geben mußten. Sieben Ölgesellschaften beherrschten in den fünfziger Jahren über 60 % der Erdölindustrie in der Welt.[1] Diese Konzentrationstendenzen gipfelten in der Bildung des International Petroleum Cartels, das die Preise für Rohöl auf dem Weltmarkt bestimmte.[2]

Die vorangehende Darstellung zeigt die allgemeine Entwicklungstendenz bei der Finanzierung von großen Projekten in Entwicklungsländern. Sie besitzt keinen ausschließlichen Charakter.

Manche Banken hatten sich auch bemüht, in Erdölprojekte einzusteigen, wie z.B. die Beteiligung der National Bank of Turkey und der Deutschen Bank an der Turkish Petroleum Co. Ltd. - der Vorläuferin der Iraq Petroleum Co. Ltd. Diese Beteiligung war nicht von langer Dauer. Während die National Bank of Turkey auf Befehl der britischen Regierung ihren Anteil an der Anglo-Persian Oil Co. im Jahre 1913 abtreten mußte, verlor die Deutsche Bank ihre Rechte an der Gesellschaft durch den Ersten Weltkrieg. Andererseits war die Deutsche Bank auch an Projekten der Erdölerschließung in Rumänien beteiligt.

---

1) Einzelheiten vgl. S. 149.
2) Das tatsächliche Vorhandensein des Kartells wurde erst 1952 von der amerikanischen "Federal Trade Commission" eindeutig festgestellt; vgl. Joesten, Joachim: Ölmächte im Wettstreit - Der Vormarsch der Außenseiter -, Baden-Baden 1963, S. 9.

Eine Zusammenarbeit zwischen industriellen und finanziellen Institutionen bei der Durchführung solch großer Projekte war (und ist) unbedingt notwendig, wie z.B. die Übertragung des Baus der Anatolischen Eisenbahnen an französische und deutsche Baugesellschaften ("Régie Générale des Chemins de fer" und "Philipp Holzmann u. Co.")[1].

Die Notwendigkeit dieses Zusammengehens läßt sich folgendermaßen begründen: Die Industrie besitzt die notwendigen technischen Kenntnisse, während die finanziellen Institutionen den besseren Zugang zum Kapital haben.

Im folgenden werden wir die Beziehungen zwischen Regierungen und Finanzkreisen der Kapitalexportländer kurz darstellen.

23. Die Beziehungen zwischen den Regierungen und Finanzkreisen in den Kapitalexportländern

Bei den Investitionen im Ausland ist zwischen einem wirtschaftlichen und einem politischen Risiko zu unterscheiden. Während das wirtschaftliche Risiko bei Erdölprojekten bestehen blieb, versuchte man z.B. bei den Eisenbahnen und Hafenprojekten, eine Einnahmegarantie zu bekommen, zu deren Deckung Steuern und Zölle verpfändet wurden.

Eine besondere Bedeutung gebührt aber dem politischen Risiko, das durch politische Verschiebungen entsteht. Ursache für diese Verschiebungen sind die Einmischung einer konkurrierenden Macht, innere Unruhen wie Revolution und Aufstände, ferner Regierungswechsel und dergleichen. Zur Verminderung dieser Art von Risiken spielt nicht nur die Machtstellung der einzelnen Gesellschaften oder Institutionen in dem betreffenden Entwicklungsland eine große Rolle, sondern auch die des Mutterlandes. Deshalb war jede Gesellschaft oder finanzielle Institution darauf bedacht, bei der Übernahme solch großer Investitionen die Unterstützung der Regierung zu bekommen.

---

1) Vgl. AEBG-Kapitel, S. 50.

Die Einstellung der Regierungen der kapitalexportierenden Länder gegenüber den Investitionen im Ausland war fast überall die gleiche. Während die Investoren in erster Linie wirtschaftliche Ziele - Profite, Rohmaterial, Absatzmärkte, Aufträge - erstrebten, waren die Regierungen darauf bedacht, auch politische Vorteile zu erlangen. Bei dem Verhalten der Regierungen der Kapitalexportländer lassen sich zwei grundlegende Faktoren feststellen. Zum einen hing das Verhalten davon ab, inwieweit und auf welche Art und Weise die Regierungen ihren Finanzkreisen Unterstützung gewähren konnten. Zum anderen kam es darauf an, ob die Initiative für Kapitalexporte Kaufleuten allein überlassen werden sollte oder ob die Regierung eine Kontrolle ausüben sollte.

231. England

Die britische Regierung übte meist keine direkte Kontrolle auf die Kapitalexporte aus; doch war die Zustimmung der Regierung für die Finanzkreise bei ihren Transaktionen maßgebend. Dadurch herrschte in den meisten Fällen eine Übereinstimmung zwischen den Entscheidungen der Investoren und denjenigen der Regierung. Manchmal lagen die politische und die finanzielle Macht in ein und derselben Hand, da vielfach Financiers Mitglieder im House of Commons, im House of Lords oder auch im Kabinett waren. Kapitalexporte erfolgten in erster Linie in solche Länder, von denen ein Nutzen in Form von Rohmaterial, Nahrungsmitteln und Aufträgen für die britische Industrie erwartet wurde. Daneben war noch ein anderer Gesichtspunkt ausschlaggebend: die Haltung des Kapitalimportlandes gegenüber der britischen Politik.

Infolge des Wettbewerbs mit Rußland um China, Afghanistan, Tibet und Persien hielten sich die Investoren von weiteren Kapitalexporten nach Rußland zurück, während die Allianz mit Japan (1901-2) dazu führte, daß die japanischen Kriegs-

anleihen auf dem Londoner Kapitalmarkt gehandelt wurden, während sie von den anderen europäischen Kapitalmärkten ausgeschlossen waren.[1)]

Von besonderer Bedeutung waren die Kapitalexporte nach den Ländern, die auf dem Weg nach Indien liegen - Türkei, Ägypten und Persien -, in denen, wie Feis es ausdrückt, diese "financial transactions formed the channels through which political tides ran".[2)] Solche finanziellen Transaktionen genossen die volle Unterstützung der britischen Regierung. Konzessionen jeglicher Art in Südpersien durften nur an Engländer gegeben werden, und in manchen Fällen zwang die britische Regierung Persien, die Entscheidung darüber in ihre Hand zu legen.[3)] In Kuwait durfte die amerikanische Gesellschaft Gulf Oil Corporation keine Ölkonzessionen bekommen, bis ein Übereinkommen mit der Anglo-Persian Oil Co. zustandekam.

Andererseits übte die Regierung einen Einfluß auf die britischen Finanzkreise aus und verhinderte manche Geschäfte, selbst wenn die Verhandlungen darüber abgeschlossen worden waren oder vor dem Abschluß standen. Die Nicht-Beteiligung des britischen Kapitals an den von Deutschen in der Türkei gebauten Eisenbahnen war eine Folge ihres Verhaltens. So sah sich im Jahre 1910 Sir Ernest Cassel, der Direktor der National Bank of Turkey, veranlaßt, sich von einer Anleihe, die er zusammen mit der Deutschen Bank der Türkei zugesagt hatte, zurückzuziehen. Ähnlich ging die britische Regierung in Persien vor. Z.B. hinderte sie im Jahre 1909 die International Oriental Syndicate an der Gewährung einer Anleihe an Persien. Der gleiche Fall wiederholte sich, als die Seligman & Company of London eine Anleihe an Persien geben wollte, mit der die persische Regierung alte Schulden bei der Imperial Bank of Persia bezahlen wollte, um die bei ihr verpfändeten Zolleinnahmen freizubekommen.[4)] Dagegen genoß die Anglo-Persian Oil Co., wie wir noch sehen werden, volle Unterstützung.

---

1) Vgl. Feis, H.: a.a. O., S. 89.
2) ebenda, S. 100.
3) ebenda, S. 100.
4) ebenda, S. 90-91.

In anderen Gebieten, wo die britische Regierung keine direkten Interessen hatte, sah sie sich veranlaßt, im Interesse britischer Unternehmungen politische oder militärische Aktionen vorzunehmen.

"But its citizens, its Rhodes, Jamesons, Taubmans, Mackinnons, and Lugards and the financial groups that followed their daring lead had momentum of their own; they would drag the British Empire after them, and they did."1)

"it has been the function of the British Chartered Companies to go in front of the nation and discover and organize a trade. Sooner or later this trade brings the company into conflict with foreigners or with native rulers, and the Crown has to intervene whether in the interests of its own people, or that of the natives, or to preserve order." 2)

232. Frankreich

Die französische Regierung übte mehr Kontrolle auf die Kapitalexporte aus als die englische Regierung. Durch Verordnung von 1823 und die Briefe des Finanzministers an die Leitung der Pariser Börse vom 12. November 1825 und 12. August 1873 übernahm die französische Regierung die Kontrolle über die Pariser Börse und gleichzeitig über die Kapitalexporte.[3] Es sollten auf dem französischen Kapitalmarkt nur diejenigen ausländischen Wertpapiere gehandelt und die Anleihen an das Ausland gegeben werden, die die Zustimmung des Finanzministers hatten. Anleihen an das Ausland waren fast immer an Geschäfte gebunden.

"It is a tradition to which we conform in the Ministry of Foreign Affairs. You can see from the statistics that we have obtained valuable results in this respect, especially for our

---

1) Feis, H.: a.a.O., S. 101.
2) L.C.A. Knowles, The Economic Development of the British Overseas Empire, London 1924, p. 261, zitiert bei Feis, H.: a.a.O., S. 101.
3) Feis, H.: a.a.O., S. 119-120.

great metallurgical industries; it is generally thanks to the intervention of our Minister of Foreign Affairs in accord with the Ministers of Finance and Commerce that we have been able to secure important orders." 1)

Zwei Gesichtspunkte waren für die französische Regierung bei den Kapitalexporten maßgebend: die Sicherheit des im Ausland oder in ausländischen Wertpapieren investierten Kapitals und das politische Verhalten des betreffenden Landes gegenüber Frankreich. Waren diese zwei Bedingungen erfüllt, dann machte die Regierung ihren Einfluß bei den Finanzkreisen und in der Presse geltend, um solche Geschäfte zu erleichtern. In manchen Fällen traf die französische Regierung die Abmachungen selbst und wählte eine Gruppe von Banken oder Gesellschaften aus, die die finanziellen Transaktionen übernehmen sollten. Der Einfluß der französischen Regierung machte sich auch auf solchen europäischen Kapitalmärkten bemerkbar, die in untergeordneter Stellung zum französischen Kapitalmarkt standen. Das sehen wir am Verhalten der italienischen Finanzkreise gegenüber der Anatolischen Eisenbahn, als diese sich von der Beteiligung an der Finanzierung dieser Bahn mit Rücksicht auf ihre Beziehung zum französischen Kapitalmarkt zurückzogen.[2)]

Die französische Regierung bemühte sich gleichzeitig um rentable Projekte in Überseegebieten für ihre Unternehmungen. In den unter französischer Herrschaft stehenden Gebieten hatten die französischen Unternehmungen die Oberhand. Aber auch in anderen Ländern, wie im Türkischen Reich, insbesondere in Anatolien und Syrien, konnte sie mehrere Konzessionen für ihre Unternehmungen an sich reißen. Wenn französische Direkt-Investitionen im Ausland oder solche in ausländischen Wertpapieren gefährdet erschienen, griff die französische Regierung zu politischen und wirtschaftlichen Maßnahmen; aber sie machte auch von

---

1) M. Pichon, Secretary of Foreign Affairs, Débats Parl. Chambre de Députés, January 13, 1911, zitiert bei Feis, H.: a.a.O., S. 127.
2) Vgl. AEBG-Kapitel.

militärischen Aktionen Gebrauch, wie z.B. in San Domingo in den Jahren 1892 und 1903-4.[1]

Im allgemeinen kann man sagen, daß die Kapitalexporte Frankreichs von privaten Investoren und Institutionen durchgeführt, aber von der Regierung reglementiert und kontrolliert wurden.

233. Deutschland

Infolge der industriellen Entwicklung in Deutschland richtete sich der Blick auf Auslandsgebiete, in denen Erzeugnisse abgesetzt und von denen Rohstoffe bezogen werden konnten. Regierungs- und private Kreise waren sich darüber einig, daß diese Ziele unter den herrschenden Umständen - Beschränkung des Freihandels - nur durch Investitionen in den in Frage kommenden Gebieten erreicht werden konnten. Den Kapitalexporten standen aber manche Schwierigkeiten im Wege. Es lag kein großer Überschuß an Mitteln vor, so daß Kapitalexporte in größerem Umfang nur unter Benachteiligung der Inlandsinvestitionen geleistet werden konnten. Die Landwirtschaft übte Kritik daran mit der Begründung, daß durch Kapitalexporte die notwendigen Investitionen in der Landwirtschaft vernachlässigt würden. Die deutschen Sozialisten sahen in diesen Bestrebungen unter anderem eine vermeidbare Verwicklung Deutschlands in internationale Konflikte. Auch in der Reichsregierung war die Meinung darüber geteilt.[2]

Von offizieller Seite überließ man die Investitionen im Ausland der Initiative der Privatinvestoren. Die Reichsregierung wollte sich in diese Angelegenheiten nicht einmischen. Bismarck nahm sogar, wie wir noch sehen werden, am Anfang eine ziemlich passive Haltung ein. Die deutschen Finanzkreise setzten sich in der Regel mit dem Auswärtigen Amt in Verbindung, um dessen Zustimmung einzuholen. Als

---

1) Feis, H.: a.a.O., S. 148.
2) Feis, H.: a.a.O., S. 160.

die Auslandsinvestitionen einen beachtlichen Umfang annahmen und für die deutsche Industrie von Bedeutung wurden, war es notwendig, den deutschen Investoren Unterstützung seitens der Reichsregierung zu geben, was auch nicht verweigert wurde.

"The Foreign Office has frequently stimulated the German banks to enter into competition for Italian, Austro-Hungarian, Turkish, Roumanian, Serbian, Chinese, Japanese, and South American loans. Even when the banks are approached from other quarters, the first move made is to ask the consent of the Foreign Office for carrying on the negotiations. If the consent is given, then ministers, ambassadors, and consuls frequently support the representatives of the German banks by word and deed." 1)

In manchen Fällen, in denen nationale Interessen bestanden, wie im Falle der Türkei, drang die Reichsregierung auf die Durchführung solcher finanzieller Transaktionen, wenn die Banken sich auch zurückhaltend verhielten.

---

1) W. Mueller, Miscellaneous Articles on German Banking (National Monetary Commission, Washington, 1910), pp. 152-153, zitiert bei Feis, H.: a.a.O., S. 174.

24. Östliche und westliche Kapitalhilfe

Wie bereits erwähnt[1], steht in letzter Zeit gegenüber den vor den fünfziger Jahren bevorzugten Direktinvestitionen die Kapitalhilfe (Kredite) bei der Finanzierung großer Projekte im Vordergrund. Hierbei trat erstmals auch die UdSSR als bedeutender Kapitalgeber auf. Zwischen ihrer Kapitalhilfe und der von westlichen Staaten bildeten sich bedeutsame Unterschiede heraus, die im folgenden dargelegt werden sollen.

Ausgenommen sind in dieser Betrachtung die Geschenke und die sog. metaökonomischen Anleihen: Quasi-Geschenke, mit deren Rückzahlung nicht gerechnet wird, da sie rein politischen Charakter haben.[2]

Es werden also nur die regulären Kredite berücksichtigt. Diese Kapitalhilfen haben aber auch irgendwie mehr oder weniger politischen Charakter[3], auch diejenigen, bei deren Gewährung gewisse wirtschaftliche Prinzipien eingehalten werden.

Erst in den fünfziger Jahren, genauer 1955, begann die UdSSR mit ihrer ausgedehnten Wirtschaftsoffensive - Kapitalexporte und -hilfe - in Richtung auf die Entwicklungsländer.

Wie läßt sich der Kapitalexport der Sowjetunion mit der östlichen Ideologie vereinbaren? Die östlichen Theoretiker bezeichnen die sowjetische Kapitalhilfe im Gegensatz zur westlichen, die von ihnen als Knebelung oder politische Bindung bezeichnet wird, als uneigennützige Hilfe. Man spricht auch von der Theorie des "friedlichen Austausches

---

1) Vgl. S. 14.
2) Kerschagl, Richard: Östliche und westliche Finanzierungsmethoden für Investitionen in den unterentwickelten Gebieten, in: Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, Berlin 81. 1961:1, S. 60.
3) In den Kapitalhilfeverträgen der BRD besteht eine politische Klausel, die u.a. eine sog. "Ostblock-Klausel" enthält. Diese besagt, "daß aus dem Darlehensbetrag keine Güter bezogen werden dürfen, deren Ursprung in einem Land des Ostblocks liegt". Engler, Klaus: Richtlinien für die staatliche Kapitalhilfe an Entwicklungsländer, Köln-Opladen 1965, S. 50.

zum gegenseitigen Nutzen". Nach Ansicht Lutz Köllners stellt diese Bezeichnung "in gewissem Sinne das sozialistische Gegenstück zur Theorie der komparativen Kosten der klassischen englischen Nationalökonomie"[1] dar. Vor allem wird hervorgehoben, daß der Kapitalexport der Sowjetunion nicht die Folge eines im eigenen Lande unverwertbaren "Kapitalüberschusses" sei - da ja die Landwirtschaft an Investitionsmangel leidet -, "sondern Ausdruck der Gleichberechtigung der großen und kleinen Völker und der Achtung ihrer nationalen Souveränität"[2]. Ferner wird argumentiert, daß es in der Sowjetunion keine vergleichbaren Ursachen gebe, "die den Kapitalexport notwendig machen, wie es in der kapitalistischen Welt der Fall sei, in der das Monopolkapital ohne Minderung seines Maximalprofits keine rentable Betätigung mehr finden könne, ..."[3]

Im Sinne dieser Ideologie kann man die Äußerung Chruschtschows zu einigen amerikanischen Kongreßabgeordneten interpretieren: "We value trade least for economic reasons and most for political purposes."[4]

Es kann damit gemeint sein:

- daß der Kapitalexport der Sowjetunion keinen systemimmanenten Widerspruch zwischen Produktionsweise und Gesellschaftsstruktur darstellt, was man dem kapitalistischen System vorwirft,
- daß mit den Krediten, die meistens zum Aufbau von Schwerindustrie und großen Projekten gewährt werden, die Proletarisierung in diesen Gebieten beschleunigt und damit der Sturz der herrschenden Regierungen herbeigeführt wird.

Es steht außer Zweifel, daß jeder kreditgewährende Staat bestrebt ist, von seinen Krediten irgendwie zu profitieren,

---

1) Köllner, Lutz: Sowjetischer Kapitalexport in Entwicklungsländer, in: Europa-Archiv, Frankfurt a/M 1958, Folge 21, S. 11 149
2) ebenda, S. 11 149.
3) ebenda, S. 11 149.
4) vgl. folgende Seite.

sei es durch Zinsen, sei es durch Aufträge für seine Industrie, oder sei es durch die zwecks Rückzahlung der Kredite gelieferten Waren. Wenn mit der östlichen Kapitalhilfe ein politisches Ziel angestrebt wird, wie es Chruschtschow in seiner Äußerung hervorgehoben hat, dann gilt das in gleicher Weise auch für die westliche Kapitalhilfe. Solange die beiden Systeme im Wettbewerb miteinander stehen, werden politische Ziele eine nicht unbedeutende Rolle spielen. Das sehen wir an dem Wettbewerb zwischen östlicher und westlicher Finanzierungshilfe in denjenigen Entwicklungsländern, die im Vorfeld gemeinsamer politischer Interessen von Ost und West liegen. Nach dem Dillon-Report beliefen sich die staatlichen und privaten amerikanischen Kredite an zwanzig asiatische und mittelöstliche Länder zwischen Juli 1955 und Februar 1958 auf rund 2 Mrd. Dollar; die sowjetische Kapitalhilfe betrug in der gleichen Zeit und im gleichen Raum 1,1 Mrd. Dollar.[1)]

Nun soll auf die Hauptmerkmale der östlichen und westlichen Kapitalhilfe eingegangen werden, um die Bedingungen hervorzuheben, unter denen Kapitalhilfe an Entwicklungsländer geleistet worden ist. Selbstverständlich können wir hier nicht irgendwelche Nebenabsprachen berücksichtigen, da diese in der Regel nicht an die Öffentlichkeit dringen.

Drei Merkmale sind für die östliche Kapitalhilfe charakteristisch:

- langfristige Kredite zu einem niedrigen Zinssatz,
- die Rückzahlung meistens in Waren,
- keine Verwendungskontrolle.

Das Zitat ist nach dem Statement von Douglas Dillon vor dem Senatsausschuß für auswärtige Beziehungen am 3. März 1958, Department of State Bulletin vom 24. März 1958, S. 475, von Köllner, a.a.O., S. 11 151, übernommen.

1) Vgl. Fußnote 4), S. 27 , zitiert bei Köllner, a.a.O., S. 11 150.

Der Zinsfuß beträgt in der Regel 2,5 % und liegt so beträchtlich unter dem bei westlichen Krediten geforderten. Da die sowjetischen Kredite in der Landeswährung (Rubel), d.h. in einer nicht konvertiblen Währung gewährt werden, bedeutet das, daß in der Höhe der Kreditsumme Waren aus der Sowjetunion und/oder auf dem indirekten Weg aus einem osteuropäischen Land geliefert werden. Das heißt, daß der Kreditnehmer keine Möglichkeit hat, mit dem aufgenommenen Kredit das benötigte Material oder die Anlagen in einem anderen Land zu kaufen als in der Sowjetunion. Hier ist allerdings zu erwähnen, daß manche Länder des Nahen Ostens die Möglichkeit hatten, mit einem Teil der sowjetischen Kredite im Westen Maschinen zu kaufen. Der niedrigere Zinsfuß kann auf dem Wege der Preise der gelieferten und/oder in Rückzahlung abgenommenen Waren kompensiert werden, wenn die Preise der gelieferten Waren gleicher Qualität höher liegen, oder wenn die Preise für in Rückzahlung abgenommener Waren niedriger sind als anderswo. Die Rückzahlung in Waren stellt auf jeden Fall ein positives Merkmal der sowjetischen Kredite dar, da das kreditnehmende Land nicht gezwungen wird, harte Valuta zu beschaffen, was eine Erleichterung der Rückzahlung bedeutet.

Die Nicht-Ausübung der Verwendungskontrolle entspricht dem östlichen Argument, daß die Sowjetunion die Souveränität der Kreditnehmer respektiert. Das wird in der Außenpolitik als "Austausch zum gegenseitigen Vorteil bei absoluter Achtung der Gleichberechtigung beider Partner"[1] hervorgehoben. So könnte der Begriff "Hilfe" in diesem Fall bei den Entwicklungsländern eine andere Bedeutung haben als die westliche Hilfe. Das kann einen psychologischen Einfluß haben. Hier sollte man eine Einschränkung machen. Da die Sowjetunion ihre Kredite im allgemeinen in Form von Warenlieferungen gibt, verliert die Unterlassung einer Verwendungskontrolle an Bedeutung.

---

1) Köllner, Lutz: a.a.O., S. 11 152.

Wenn man von speziellen Hilfeleistungen, wie der des Marshall-Planes absieht, kann man sagen, "daß der Westen seine Kredite auf streng marktwirtschaftliche Basis gestellt hat".[1] Man kann hier zwei Hauptmerkmale hervorheben:

- Gewährung und Rückzahlung der Kredite in harter Währung,
- strenge Verwendungskontrolle.

Angesichts der Tatsache, daß der größte Teil der Kredite an Wareneinkäufe im Kapitalgeberland gebunden ist, verliert der Vorteil der Gewährung der Kredite in harter Währung an Bedeutung. Infolge der positiven Zahlungsbilanz der BRD werden von ihr keine solchen Lieferbedingungen mehr beansprucht. Die Kapitalhilfe der USA ist dagegen immer noch zu 80 % liefergebunden.[2]

Die Rückzahlung in harter Währung stellt die Entwicklungsländer vor ein schwieriges Problem, wenn sie die dafür erforderlichen Devisen nicht durch Erweiterung ihrer Exporte beschaffen können. Die Kredite sind meistens weder mit langfristigen Handels- und Wirtschaftsverträgen noch mit Warenlieferungen des Kreditnehmers verbunden. Gerade die Nichtabstimmung von Kapitalstrom und Güterstrom und die isolierte Behandlung dieser beiden Faktoren waren in früheren Jahren die Ursachen für einen bedeutenden Teil der notleidenden Kredite im internationalen Kreditverkehr.[3]

Die Klausel der strengen Verwendungskontrolle könnte vielleicht positiv gewertet werden, wenn der Verdacht einer unsachgemäßen Verwendung der gewährten Kredite besteht. Die Entwicklungsländer betrachten eine solche Klausel aber als mit ihrer Souveränität nicht vereinbar, da sie bei ihnen den Eindruck einer indirekten Kontrolle erweckt.

---

1) Kerschagl, Richard: a.a. O., S. 51.
2) Vgl. Engler, Klaus: a.a. O., S. 50.
3) Vgl. Kerschagl, R.: a.a. O., S. 53.

Neben der Verwendungskontrolle wird die Gewährleistung der freien Marktwirtschaft gefordert.

Die Frage, ob die Entwicklungsländer in der Lage sind, und ob es für sie zweckmäßig ist, in ihrem Entwicklungsstadium die freie Marktwirtschaft in dem geforderten Umfang sicherzustellen, ist u.E. im Gegensatz zur praktischen Handhabung nicht immer eindeutig mit ja zu beantworten. Gründe hierfür sind in den wirtschaftlichen und soziologischen Gegebenheiten zu suchen: angefangen von der mangelnden Schulbildung über fehlende Kenntnisse wirtschaftlicher Zusammenhänge und der Spielregeln der freien Marktwirtschaft bis hin zu der Notwendigkeit des Schutzes vor ausländischer Konkurrenz.

Die Abwicklungsprobleme sollen im folgenden kurz gestreift werden.

Bei den westlichen Kapitalhilfen müssen vielseitige Verhandlungen mit Banken und verschiedenen Kommissionen geführt werden. Geldgeber und Warenlieferant fallen meistens personell und zeitlich auseinander. Klaffen monetärer und realer Transfer auseinander, dann können sich die wirtschaftlichen Bedingungen, unter denen die Kredite vereinbart wurden, im Kreditnehmerland oder -geberland verschieben, so daß die Abwicklung der Geschäfte nicht in der gewünschten Form durchgeführt werden kann. Bei der technischen Hilfe trennt man die technische Beratung von der Lieferung der Aggregate. Man möchte damit den Eindruck vermeiden, man wolle die Entwicklungsländer mit der Beratung zum Kauf bestimmter Güter überreden.[1] Die Entwicklungsländer sehen es aber als geeigneter an, wenn technische Beratung und der Kauf der entsprechenden Aggregate miteinander gekoppelt werden. Bei der östlichen Kapitalhilfe hat man es nur mit staatlichen Institutionen zu tun. Man braucht über all diese Probleme nur mit einer oder wenigen Institutionen zu verhandeln. Mit diesen werden alle Ver-

---

1) Köllner, Lutz: a.a.O., S. 11 155.

einbarungen getroffen. Diese Konzentration aller Funktionen in der Hand staatlicher Institutionen wird von den Entwicklungsländern als vorteilhaft empfunden. Sie werden daher geneigt sein, Kredite im Osten aufzunehmen, selbst wenn sie keine politische Bindung wünschen.

3. Entwicklungsprojekte

31. Eisenbahnprojekte

311. Vorgeschichte der Bagdadbahn

Die Bagdadbahn gehört zu den Projekten, die lange Zeit die europäische Politik und Wirtschaft beschäftigt haben. Uns interessiert hier lediglich die finanzielle Seite. Dabei werden Gesichtspunkte der Geldbeschaffung, der Beteiligung und der Konzessionserteilung im Vordergrund stehen. Denjenigen, die an der politischen Seite des Problems interessiert sind, seien einige Literaturhinweise gegeben.[1)]

Der Gedanke eines Kontinentalwegs vom Mittelmeer zum Arabischen Golf[2)] ist schon sehr alt[3)]:

- Bereits im 17. Jahrhundert versuchte die Ostindische Compagnie (gegr. 1600) zusammen mit der Englisch-Türkisch-Levantinischen Handelscompagnie auf dem Landwege über Aleppo (Syrien) - Arabischer Golf den Portugiesen, die die Seeherrschaft besaßen, Konkurrenz zu machen.
- Ebenso befürwortete 1782 der Engländer J. Sullivan einen Landweg nach Indien.

---

1) Bode, Friedrich Heinz: Der Kampf um die Bagdadbahn 1903 - 1914. Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen, Breslau 1941.
Earle, Edward Mead: Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway. A study in imperialism, London 1923.
Helfferich, Karl: Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit, 3. Bd., Berlin 1923.
Krebs, Günther: Die deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente-Publizistik, Diss.,Breslau 1933.
Sitki, Bekir: Das Bagdad-Bahn-Problem 1890 - 1913, Diss.,Freiburg 1935.
Wolf, John B.: The diplomatic history of the Bagdad Railroad, Columbia 1936.

2) In der alten Literatur bekannt unter dem Namen Persischer Golf. Heute heißt er je nachdem Arabischer oder Persischer Golf. Wir wollen das Problem dahingestellt sein lassen.

3) Vgl. Sitki, Bekir: a.a.O., S. 15; Schaefer, C.A.: Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik, Weimar 1916, S. 7.

- Einen ähnlichen Vorschlag machte das "India Board of Control" im Jahre 1829.

In den Jahren 1830-32 und 1835-37 unternahm der Engländer Chesney zwei Expeditionen, die der Untersuchung der Möglichkeiten eines Überlandweges nach Indien dienten. 1850 kam Chesney noch einmal auf seine Idee zurück und schlug Kuwait als Endpunkt einer Euphrattalbahn vor.

Erst als Frankreich mit dem Bau des Suezkanals 1856 begann, kam England auf den Plan Chesneys zurück. Chesney erhielt zwar 1856 eine Bahnkonzession von der türkischen Regierung und gründete die "Euphrates Valley Railway Company", die aber keinen praktischen Erfolg hatte.

R. Stephenson - ein Gegner des Suezkanals - plante folgende Bahnlinie als Konkurrenz zum Kanal: Konstantinopel - Ismid - Sivri - Hisar - Aksaray - Euphrattal - Bagdad - Basra - Persien - Belutschistan - Kalkutta.[1] Dieser Plan scheiterte an der Rivalität zwischen England und Fankreich.

Chesney erlangte 1862 eine zweite Konzession, die ebenfalls nicht zur Ausführung kam. Der Grund hierfür ist folgender: Die türkische Regierung garantierte nur eine 6 %-ige Verzinsung der effektiven Kosten (35 Mill. Franken). Da diese Garantie der Gesellschaft zu gering war, wandte sie sich an die englische Regierung, die es trotz zweimaliger Debatte darüber im Unterhaus ablehnte, eine Zinsgarantie für ein Kapital von 10 Mill. £ einzugehen.[2]

Den ersten Plan, der zur Verwirklichung in Angriff genommen wurde, entwarf die türkische Regierung Anfang der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Er sah u.a. die Verbindung der Hauptstadt Konstantinopel mit Bagdad vor. Zur Ausführung dieses Plans berief die türkische Regierung den österreichischen Ingenieur W. Pressel im Februar 1872 nach

---

1) Vgl. Sitki, Bekir: a.a.O., S. 16; Schaefer, C.A.: a.a.O., S. 11.
2) Morawitz, Charles: Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen. Nach dem französischen Original übersetzt und mit einem Nachtrage versehen von Georg Schweitzer, Berlin 1903, S. 456.

Konstantinopel. Pressel war durch seine Mitarbeit an den von Baron Hirsch für Rechnung des türkischen Staates gebauten Orientbahnen bekannt[1]. Hier lagen die Anfänge der Bagdadbahn. Die erste Strecke Haider Pascha - Ismid (92 km) wurde also für Rechnung des Staates unter Leitung von Pressel gebaut und im Jahre 1873 fertiggestellt. Der türkische Staatsbankrott im Jahre 1875[2] machte allen weiteren Plänen ein Ende.

312. Die Bedeutung der Bahnen für die Türkei

Fast alle vorher genannten Eisenbahnprojekte stießen bei der türkischen Regierung auf Ablehnung, da sie ihre Interessen nicht in genügendem Umfang berücksichtigten. Die englischen Pläne gingen davon aus, das Mittelmeer (entweder von Iskenderun oder von Tripolis aus) mit dem Arabischen Golf zu verbinden. Sie hatten zwei Ziele ins Auge gefaßt: einen Landweg nach Indien zu bekommen und den englischen Einfluß in Syrien und Mesopotamien zu festigen. Die türkische Regierung dagegen war daran interessiert, die Reichsteile enger an die Hauptstadt Konstantinopel zu binden, und zwar im wesentlichen aus politischen und militärischen Gründen. Das Ottomanische Reich war im ganzen gesehen eine heterogene "Einheit". Es galt, ein großes Gebiet mit zahlreichen Volksstämmen zu überwachen. Ein schwerwiegendes Hindernis waren dabei die mangelhaften Verkehrsverbindungen. In politischer Hinsicht kann man dazu folgendes sagen: Infolge der Heterogenität und der räumlichen Entfernung sahen sich viele Gebiete des Landes nicht an die Anweisungen der Regierung

---

1) Im Jahre 1869 erteilte der türkische Sultan dem Bankier Baron Hirsch, Teilhaber des Bankhauses Bischofsheim und Co. in Brüssel, eine Konzession für die sog. Orientbahnen, die die Hauptstadt Konstantinopel mit Wien (rd. 2 000 km) verbinden sollten. Sie wurden für Rechnung des Staates gebaut, aber gemäß Vertrag von 1872 auf 1 260 km reduziert. 1875 war der Bau der Gesamtlinie vollendet. Für den Betrieb der Bahnen errichtete Baron Hirsch mit Hilfe von Pariser und Wiener Finanzleuten eine Betriebsgesellschaft. Die türkische Regierung garantierte ihm eine Jahresrente von 14 000 Franken pro km. Um das Geld für das Baumaterial aufzubringen, wurde eine 3 %-ige Prämien-

gebunden. Es war leicht möglich, dem Sultan die Loyalität aufzukündigen, ohne sofort mit militärischen Gegenmaßnahmen rechnen zu müssen; zudem konnte man mit der Hilfe gerade der Länder rechnen, die an einer Auflösung des türkischen Reichs interessiert waren. Gleichzeitig bestand aus den genannten Gründen eine gewisse Schutzlosigkeit der Türkei auch Angriffen von außen gegenüber, die sich z.B. im Krieg gegen Rußland 1877/78 deutlich zeigte, als es unmöglich war, militärische Einheiten aus größeren Entfernungen in relativ kurzer Zeit an den Brennpunkten zusammenzuziehen.

Die dadurch ausgelösten Auflösungstendenzen wurden noch weiter verstärkt durch eine mangelhafte Verwaltung und Wirtschaftspolitik. Die Türkei war kein einheitliches Wirtschaftsgebiet, sondern bestand aus vielen selbständig nebeneinander existierenden Wirtschaftseinheiten.

Im ganzen gesehen war also die Türkei eine gegen Angriffe von innen und außen anfällige Macht. Um sich dennoch zu behaupten, griff die türkische Regierung zum Mittel der Militärherrschaft. Sie stand den übrigen Eisenbahnprojekten ablehnend gegenüber, da sie in jeder nicht unter ihrer Kontrolle stehenden Eisenbahnlinie einen Schritt zur Auflösung des eigenen Reiches sah. Da sie die Notwendigkeit dieser Verkehrswege zur Durchsetzung ihrer Herrschaft einsah, begann sie im Jahre 1900 - unter dem Deckmantel der "Erleichterung der Pilgerfahrt" - mit dem Bau der Hedschasbahn[1] zwischen Damaskus und Mekka (1 767 km) in eigener Regie. Entscheidend für dem Entschluß zur Durchführung dieses

---

Forts. von voriger Seite:
anleihe des türkischen Staates im Nennwert von 792 Mill. Franken emittiert. Diese sog. Türkenlose-Anleihe wurde zum Nominalwert von 400 Franken pro Stück ausgegeben und bei der ersten Emission dem Publikum zu 180 Franken überlassen. Man berechnete die Gewinne, die Baron Hirsch durch dieses Geschäft erzielte, auf etwa 160 bis 170 Mill. Franken. Vgl. Zander, K.: Das Eisenbahnwesen der Türkei mit Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Bagdadbahn, in: Das Türkische Reich, Berlin 1918. Morawitz, Ch.: a.a.O., S. 415-426.

2) Morawitz, Ch.: a.a.O., erster Teil II.

1) Siehe Hedschasbahn-Kapitel.

Projekts war wohl die mangelnde Bereitschaft Süd- und Ostarabiens, sich dem Ottomanischen Reich zu unterwerfen. Damit wird deutlich, welche Gesichtspunkte den Ausschlag gegeben haben. "Daneben mußten auch wirtschafts- und innerpolitische Erwägungen in Betracht gezogen werden. Wirkten die Bahnen als Kulturfaktor, brachten sie den notwendigen wirtschaftlichen Aufschwung, so war ein Nachlassen der inneren Spannung zu erhoffen."[1)]

313. Stellung und Verhalten der europäischen Mächte der Bagdadbahn gegenüber

Das Interesse der europäischen Mächte am Erbe des "Kranken Mannes am Bosporus" kam durch den Wettbewerb um den Erwerb von Konzessionen für strategische Projekte zum Ausdruck. Die Einstellung dieser Mächte der Türkei gegenüber war aber nicht einheitlich. Während manche mehr wirtschaftliche Ziele im Auge hatten und die Erhaltung der türkischen Selbständigkeit wünschten, verfolgten andere Mächte politische Ziele und setzten alles daran, den Zerfall des Ottomanischen Reiches zu beschleunigen. Von diesen strategischen Projekten wurde der Bagdadbahn die größte Rolle zugeschrieben, so daß sie sich zu einem europäischen Problem entwickelte.

3131. Rußland

Der freie Zutritt zum Mittelmeer war für die Russen von vitaler Bedeutung. Deshalb orientierte sich die russische Außenpolitik in erster Linie dahingehend, die Meerengen des Bosporus und der Dardanellen unter ihre Kontrolle zu bekommen. Rußland sah in dem Bagdadbahn-Projekt eine wirtschaftliche und militärische Stärkung der Türkei, was ihren Wünschen zuwiderlief. Rußland versuchte, dem

---

1) Mühlmann, C.: Die deutschen Bahnunternehmungen in der asiatischen Türkei 1888-1914, in: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 24, 1926, S. 122.

Projekt von vornherein Hemmnisse in den Weg zu legen, und verlangte die Kriegsentschädigung aus dem Jahre 1878, damit die Türkei die für das Projekt vorgesehene Garantie nicht leisten konnte.

3132. England

Die traditionelle Rolle Englands als Beschützer der Türkei[1] schien in den achtziger Jahren aufgegeben worden zu sein. Nach dem Erwerb des ägyptischen Anteils an der Suezkanal-Gesellschaft (177 000 Aktien von insgesamt 400 000) im Jahre 1875, nach der Besetzung Ägyptens im Jahre 1882 und dem Ausbau der englischen Position an der arabischen Süd- und Ostküste, schien den Engländern der Weg nach Indien gesichert. "Der Gedanke einer Verständigung mit Rußland über die mittelasiatischen Fragen unter Preisgabe Konstantinopel und gegen Anerkennung einer englischen Sonderstellung in Arabien und Mesopotamien war also für die britische Außenpolitik nicht mehr von vornherein unannehmbar."[2] Eine Stärkung der Türkei bedeutete nicht nur, daß solche Absichten zunichte gemacht werden könnten, sondern auch eine Bedrohung der Machtstellung Englands in den genannten Gebieten. Ferner betrachteten die Engländer die Verbindung des Bosporus mit dem Arabischen Golf durch eine Eisenbahn als eine Konkurrenz für den Seeweg durch den Suezkanal.

---

1) England schickte im Jahre 1878 seine Flotte nach Konstantinopel und hinderte damit die vor der Stadt stehende russische Flotte am Angriff. Vgl. Mühlmann, C.: a.a. O., S. 123.
2) Mühlmann, C.: a.a. O., S. 123.

3133. Frankreich

Frankreich als Hauptgläubiger der Türkei[1] war an der Erhaltung der türkischen Selbständigkeit interessiert. Der größere Teil der türkischen Staatsanleihen lag in französischen Händen, und eine Verschlechterung der Lage in der Türkei mußte den französischen Kapitalmarkt in Mitleidenschaft ziehen. Unter diesem Gesichtspunkt war eine Stärkung der Türkei, die von den Eisenbahnprojekten zu erwarten war, von französischer Seite zu befürworten. Aber auf keinen Fall sollte das mit einer Schwächung der führenden finanziellen Machtstellung Frankreichs verbunden sein. Aber gerade im Bau der Bagdadbahn sahen die Franzosen eine Bedrohung eben dieser Position durch die Deutschen. Das erklärt die ablehnende Haltung Frankreichs gegenüber den Bahnprojekten in der Türkei.

3134. Deutschland

Die deutsche Politik war zunächst darauf gerichtet, sich von dem Konfliktfeld fernzuhalten. Sie sah in der Rivalität zwischen England und Frankreich um Kleinasien ihren Vorteil. Zu einem Bericht, den der deutsche Botschafter in Konstantinopel 1888 dem Reichskanzler erstattete, und in dem er den englisch-französischen Kampf um die kleinasiatischen Bahnen schilderte, machte Bismarck die folgende Randbemerkung: "In den Sachen wird unsere Aufgabe sein, die Rivalität zwischen Frankreich und England ihren Weg gehen zu lassen, gerade wie in Ägypten. Englands antifranzösische Interessen sind uns nützlich."[2] Die Zurück-

---

1) Nach dem Berliner Kongreß und dem Muharram-Dekret zur Konsolidierung der türkischen Staatsschulden waren die europäischen Länder an den Gesamtschulden in Höhe von 2 111,4 Mill. Franken wie folgt beteiligt: Frankreich rund 40 %; England 29 %; Holland 7,6 %; Belgien 7,2 %; Deutschland 4,7 %; Italien 2,6 %; Österreich-Ungarn 1 %; türkische Gläubiger 7,9 %. Es wurde nach dem Berliner Kongreß 1878-81 ein Verwaltungsrat der Staatsschulden ins Leben gerufen, um die Zins- und Tilgungsdienste wahrzunehmen. Vgl. Helfferich, K.: a.a.O., S. 19; vgl. Morawitz, Ch.: a.a.O., 3. Teil unter I.

2) Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 28.

haltung der deutschen Politik gegenüber den Eisenbahnprojekten in der Türkei am Anfang ist durch die Worte des Reichskanzlers Bismarck charakterisiert: "Ich werde zu irgend einer aktiven Beteiligung Deutschlands an diesen (den orientalischen) Dingen nicht raten, solange ich in dem Ganzen für Deutschland kein Interesse sehe, welches auch nur die Knochen eines einzigen Pommerschen Musketiers wert wäre."[1] Dementsprechend hielten sich die deutschen Finanzkreise zurück, da sie keine Rückendeckung seitens der deutschen Politik bekamen. Erst 1888 trat das deutsche Kapital auf dem Konkurrenzfeld des türkischen Eisenbahnwesens auf, und zwar auf Initiative des Sultans selbst. Georg von Siemens, der Direktor der Deutschen Bank, der als Vater der Bagdadbahn angesehen wurde, lehnte den Gedanken einer deutschen Beteiligung 1887, sowie auch noch im März 1888 ab.[2] Schließlich gelang es den Türken, den Direktor der Württembergischen Bank, Kaulla, der die türkischen Verhältnisse auf Grund von Waffenlieferungen kannte, für die Eisenbahnprojekte zu gewinnen. Kaulla gelang es, Georg von Siemens für diese Projekte zu interessieren. Georg von Siemens richtete am 15. August 1888 ein Schreiben an das Auswärtige Amt mit der Frage:

- "Ob gegen eine Konzessionsbewerbung für die Anatolischen Eisenbahnen bei der türkischen Regierung durch die Deutsche Bank irgendwelche politische Bedenken bestünden."
- "Ob eventuell die kaiserliche Botschaft zu Konstantinopel angewiesen werden könnte, Herrn Kaulla bei seinen Verhandlungen nach Tunlichkeit zu unterstützen."[3]

---

1) Reichstagsrede vom 5. Dezember 1876, zitiert bei Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 16.
2) Holborn, Hajo: Deutschland und die Türkei 1878-1890, Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, Berlin 1926.
3) Sitki, Bekir: a.a.O., S. 19.

Die Antwort des Auswärtigen Amtes erfolgte am 2. September 1888, unterschrieben von Bismarck selbst:
Es bestünden keinerlei "politische Bedenken gegen die Bewerbung um eine Konzession für kleinasiatische Eisenbahnbauten. Der kaiserliche Botschafter in Konstantinopel ist bereits ermächtigt, deutsche Bewerber um solche Konzessionen und namentlich auch den mir bezeichneten Vertreter der Deutschen Bank in Konstantinopel, in ihren desfalligen Bemühungen zu unterstützen."[1] Ferner enthielt das Schreiben des Auswärtigen Amtes folgenden Hinweis: "In der Tat gehen deutsche Unternehmer durch Kapitalanlagen in anatolischen Eisenbahnbauten ein Risiko ein, welches zunächst in den Schwierigkeiten der Rechtsverfolgung im Orient liegt, aber durch kriegerische und andere Verwicklungen noch gesteigert werden kann.
Die darin für deutsches Kapital liegenden Gefahren werden ausschließlich den Unternehmern zur Last fallen, und werden die letzteren nicht darauf rechnen dürfen, daß das Deutsche Reich sie gegen die mit gewagten Unternehmungen im Ausland verbundenen Wechselfälle sicherstellen werde."[2]

Obwohl Bismarck der Deutschen Bank keine große Unterstützung versprach, bedeutete diese Antwort einen Wandel in der deutschen Orientpolitik. Dieser Wandel läßt sich wie folgt erklären:

Durch den Übergang Deutschlands zum Industrie- und Handelsstaat wuchs die deutsche Wirtschaft in die Weltwirtschaft hinein. Das Bedürfnis nach Sicherung des Bezuges von Rohstoffen und Nahrungsmitteln, sowie nach Erschließung von Absatzmärkten wurde immer stärker und dringender. Da aber, wie Helfferich meinte, Deutschland in der kolonialen Aufteilung der Welt zu spät kam, fehlte es ihm an Absätzmärkten für seine Industrie und an Gebieten, aus denen die benötigten Einfuhrwaren bezogen werden konnten. Deshalb war es

---

1) Helfferich, K.: a.a.O., S. 34.
2) ebenda, S. 34-35.

für Deutschland ratsam, seine Aufmerksamkeit solchen politisch unabhängigen Gebieten zu widmen, "die nach ihrer Natur und ihren wirtschaftlichen Möglichkeiten den überseeischen Kolonialländern ähnelten, in denen vor allem ebenso, wie in den überseeischen Kolonien, eine große Erschließungs- und Entwicklungsarbeit zu leisten war und die auf Grund einer solchen Arbeit für die Zukunft wichtige Bezugs- und Absatzländer zu werden versprachen."[1)]

Die Türkei dürfte damals alle diese Voraussetzungen erfüllt haben. So begann der Wandel in der deutschen Politik in Bezug auf die Türkei.

---

1) Helfferich, K.: a.a.O., S. 20.

314. Die Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft (AEBG)

3141. Die erste Konzession für die Anatolische Eisenbahn (Ismid - Ankara, 486 km)

Als die Deutsche Bank die Verhandlungen über die Konzession für die Anatolische Eisenbahn führte, bemühten sich noch drei andere Gruppen um die Konzession.[1)]

- Die erste Gruppe wurde von Pariser Banken gebildet und durch die Ottomanbank[2)] vertreten.
- Die zweite Gruppe war ebenfalls französischen Ursprungs. Ihr Vertreter war der Konzessionsinhaber für den Betrieb der Leuchtfeuer an der türkischen Küste.
- Der dritte Bewerber war eine englische Gruppe, vertreten von Caillard, die finanziell schwächer war als die französischen Gruppen, wodurch ihre Aussichten von vornherein geringer waren.

Der Sultan Abdul Hamid (1876 - 1908) wollte weder den Franzosen noch den Engländern die Konzession erteilen. Die Vergabe der Konzession an eine der französischen Gruppen hätte eine weitere Vergrößerung des finanziellen Einflusses Frankreichs und die vollkommene Abhängigkeit der türkischen Staatsfinanzen vom französischen Einfluß bedeutet. Andererseits hatte der Sultan größere Bedenken gegenüber den politischen Aussichten Englands in Kleinasien. Er war geneigt, deutsches Kapital in sein Land zu

---

1) Helfferich, K.: a.a.O., S. 26-27.

2) Die Ottomanbank (Banque Impériale Ottomane) entstand nach dem Krimkrieg (1853 - 1856), als England und Frankreich der Türkei gegen Rußland zur Seite standen. Sie wurde im Jahre 1863 von englischen und französischen Finanzmännern zu je 50 % gegründet und übernahm die seit 1856 bestehende, rein englischen Ausfuhrinteressen dienende Ottomanbank. Im Jahre 1875 wurde sie dann zur türkischen Staatsbank erhoben. Durch dieses Privileg (auch Banknotenausgabe) sicherte sich die Ottomanbank eine Monopolstellung, wodurch sie ihre Bedingungen beim Staat durchsetzen konnte. Vgl. Schaefer, C.A.: Geldwesen und Staatsbankfrage in der Türkei, in: Das türkische Reich, Berlin 1918.

ziehen, um die unbedingte Vorherrschaft des englischen und französischen Kapitals zu brechen.

Von deutscher Seite war man bereit, wenn es auch von türkischer Seite ungern gesehen wurde, mit der von Caillard vertretenen Gruppe zusammenzuarbeiten und englisches wie italienisches Kapital an dem Projekt zu beteiligen. Deshalb zeigte Caillard seine Bereitschaft, die Führung der Verhandlungen und die Leitung des Projektes der deutschen Gruppe zu überlassen und gegen die Zusage einer ausreichenden Heranziehung des englischen Kapitals und der englischen Industrie seine Bewerbung um die anatolische Eisenbahnkonzession zurückzunehmen.

Eine deutsch-englisch-italienische Verständigung über die Kapitalbeteiligung und der Wille des Sultans, mit der deutschen Gruppe zu einem raschen Abschluß zu kommen, bahnten den Weg für den Erwerb der Konzession. Nicht zuletzt trug auch die Gewährung einer Anleihe in Höhe von 30 Mill. Mark zu günstigen Bedingungen[1] zu dem guten Abschluß der Verhandlungen bei. Die Anleihe diente der Rückzahlung der fälligen Raten der Kriegsentschädigung aus dem Jahre 1878 an Rußland sowie der Ausrüstung eines Heeres. Über die Vergabe dieser Anleihe hatte der türkische Finanzminister vorher bereits ergebnislos mit der Ottomanbank verhandelt, so daß die Zusage der Deutschen Bank sehr willkommen war.

Am 4. Oktober 1888 wurde der Konzessionsvertrag zwischen der deutschen Gruppe unter Führung der Deutschen Bank und der türkischen Regierung abgeschlossen. Die deutsche Gruppe bestand aus

- der Deutschen Bank (Berlin),
- der Württembergischen Vereinsbank (Stuttgart) und
- der Deutschen Vereinsbank (Frankfurt a/M).

---

1) Sie wurde mit 5 % Zinsen gewährt. Für die Sicherung des Zins- und Tilgungsdienstes erhielt die Deutsche Bank als Pfand Einnahmen aus Fischereiabgaben und Seidensteuer. Vgl. Helfferich, K.: a.a.O., S. 37.

Gleichzeitig wurde der oben genannte Anleihevertrag unterzeichnet. Durch den Konzessionsvertrag erwarb die Gruppe der Deutschen Bank u.a.[1]:

- die bereits vorhandene Linie Haider Pascha - Ismid (92 km) als Eigentum gegen Zanlung von 6 Mill. Franken, mit allen Rechten des Betriebes;
- die Bau- und Betriebskonzession für die 486 km lange Linie von Ismid landeinwärts über Eskischehir nach Ankara;
- das Recht auf Bergbau und Abholzung in einem 20 km breiten Streifen beiderseits der Schienen.

Die Konzessionsdauer betrug 99 Jahre, und als Bauzeit waren drei Jahre vorgesehen. Mit Ablauf der Konzessionsdauer sollten die ganzen unbeweglichen Bahnanlagen ohne Entschädigung für die Gesellschaft in das Eigentum der türkischen Regierung übergehen. Diese Bestimmung ließ sich dadurch rechtfertigen, daß die Regierung, wie noch zu erwähnen ist, der Gesellschaft eine jährliche Bruttoeinnahmegarantie pro km gewährte. Die beweglichen Gegenstände wie Lokomotiven, Wagen, Brennmaterialien u.a. sollten zum Taxwert übernommen werden, die Vorräte jedoch nur insoweit, als sie für einen Zeitraum von sechs Monaten für den Betrieb notwendig waren.

Als Gewähr dafür, daß die Gesellschaft während der letzten Konzessionsjahre die Bahnanlage in gutem Zustand hielt, sicherte sich die türkische Regierung durch die Bestimmung, daß sie selbst den Betrieb der Bahn in die Hand nehmen dürfe, wenn die Gesellschaft auf eine an sie ergangene Aufforderung hin nicht innerhalb einer angemessenen Frist die nötigen Verbesserungen vornähme. Die Regierung konnte diese Verbesserung aus den Betriebseinnahmen bezahlen, und die Gesellschaft hatte für einen eventuell verbleibenden Fehlbetrag aufzukommen.

Die türkische Regierung war berechtigt, die Bahnanlagen vor Ablauf der Konzession ab dem dreißigsten Jahr nach

---

1) Vgl. Mühlmann, C.: a.a.O., S. 131; Schmidt, Hermann: Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei, Berlin 1914, S. 45-46.

der Betriebseröffnung zu übernehmen. Sie hatte in diesem Fall bis Ablauf der Konzession jährlich die Hälfte der Bruttoeinnahmen an die Gesellschaft als Abfindung zu entrichten. Diese Abfindung sollte aus dem Durchschnitt der Bruttoeinnahmen der letzten fünf Jahre vor der Betriebsübernahme errechnet werden. Allerdings durfte die zu entrichtende Summe nicht weniger als 7 500.- Franken pro Kilometer und Jahr der betriebenen Strecke betragen.

Die Regierung garantierte der Gesellschaft eine jährliche Bruttoeinnahme pro km von 10 300 Franken für die Linie Haider Pascha - Ismid und 15 000 Franken für die Linie Ismid - Ankara. Die garantierte Summe wurde so hoch bemessen, daß die Betriebskosten sowie die Verzinsung und die Tilgung des im Bau und Betrieb investierten Kapitals daraus gedeckt werden konnten. Blieben die tatsächlichen Bruttoeinnahmen unter der garantierten Summe, so hatte die Regierung unter allen Umständen für die Differenz aufzukommen. Von einem etwaigen Überschuß der Bruttoeinnahmen über die garantierte Summe behielt sich die türkische Regierung einen Anteil von 25 % vor.

Als Sicherheit für die Garantiezahlungen verpfändete die türkische Regierung ihre sicherste Steuerquelle, den Getreidezehnten (damals vereinnahmte sie 10 % der Getreideerträge als Steuer) der von der Bahn durchquerten Bezirke. Die Einziehung und Verwaltung der als Pfand zur Verfügung gestellten Steuern wurde dem Verwaltungsrat der Staatsschulden übertragen. Damit war eine große Sicherheit geschaffen; denn anstelle der türkischen Regierung fungierte nunmehr die Gesamtheit der im Verwaltungsrat vertretenen europäischen Mächte als Pfandhalter der der Anatolischen Bahn gegebenen Garantien.

Die Konzession enthielt ferner die Zustimmung für den Bau einer kurzen Strecke nach Skutari und für den Bau von Zweiglinien nach Brussa und Kutahia, die jedoch nicht gebaut wurden.

Obwohl es der Grundgedanke der Vertragspartner war, Bagdad mit Konstantinopel durch eine Bahn zu verbinden, vermied man es, dies ausdrücklich in der Konzession zu erwähnen, um den Widerstand der Bahngegner (die übrigen europäischen Mächte) nicht zu provozieren. Man drückte dies in vorsichtiger Form aus, indem man die Möglichkeit andeutete, gegebenenfalls die Bahn über Ankara hinaus zu verlängern.

3142. Gründung der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft

Zur Erfüllung der Vertragsbedingungen gründete man am 4. März 1889 eine Aktiengesellschaft türkischen Rechts mit dem Sitz in Konstantinopel, die "Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie" - Anatolische Eisenbahngesellschaft, im folgenden AEBG genannt.

Das Aktienkapital der Gesellschaft belief sich zunächst auf 45 Mill. Franken, aufgeteilt in 90 000 Aktien zu je 500 Franken. Davon wurden bei der Gründung 10 %, dann später noch zusätzlich 50 % eingezahlt.

Es war von vornherein vorgesehen, englisches und italienisches Kapital[1] an der Finanzierung zu beteiligen. Dies kam aber nicht in dem Maße zustande, wie die deutsche Gruppe erwartet hatte. Georg von Siemens trat an einige der angesehensten englischen Häuser heran, wie Rothschild, Barings, Ernst Cassel, Erlanger und die Baufirma Pearson. Das Ergebnis war nicht besonders zufriedenstellend."Zwar nahm eine englische Gruppe, vertreten durch die Trustee's and Executor's Trust Corporation Ltd. eine Beteiligung an dem Kapital der bei der Konzessionierung vorgesehenen Eisenbahngesellschaft und wirkte bei der Ausgabe der ersten Obligationsserie dieser Gesellschaft mit."[2] Sie nahm ferner die für sie vorgesehenen drei Sitze im Verwaltungsrat ein; aber eine dauernde Teilnahme an dem Unternehmen

---

1) Siehe oben, S. 44.
2) Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 40.

entwickelte sich nicht. Die englische Gruppe nutzte die erste Gelegenheit, ihren Anteil an Aktien der AEBG abzustoßen. Dies geschah, als im Jahre 1890 der Londoner Kapitalmarkt durch die argentinische Krise in Schwierigkeiten geriet.[1] Damit fand die englische Beteiligung an dem Projekt ihr Ende.

Dem Interesse italienischer Finanzkreise an einer Beteiligung standen viele Schwierigkeiten im Wege. Obwohl der italienische Botschafter in Konstantinopel sich größte Mühe gab, erwies sich eine Beteiligung als unmöglich. Die italienischen Banken befürchteten, eine Beteiligung an einem gegen den Widerstand des französischen Kapitals und der französischen Politik zustandegekommenen Unternehmen würde die Stimmung der französischen Finanzkreise gegen Italien ungünstig beeinflussen und eine Katastrophe für den italienischen Rentenmarkt herbeiführen. Immerhin lagen zu dieser Zeit 1,5 Mrd. Franken italienischer Staatswerte in französischer Händen.[2] Die deutsche Gruppe hielt den Italienern die Möglichkeit einer späteren Beteiligung offen und räumte ihnen eine Vertretung im Verwaltungsrat der Gesellschaft ein. Inzwischen machte die erste französische Gruppe (siehe oben) Versuche einer Annährung. Siemens nahm diese Schritte mit Vorsicht auf. Aus verschiedenen Gründen war er bereit, mit den Franzosen zusammenzuarbeiten. Die Interessen der beiden Länder Deutschland und Frankreich deckten sich hinsichtlich der Türkei, insbesondere in Bezug auf die Stärkung ihres wirtschaftlichen Potentials. Eine Zusammenarbeit mit den Franzosen wäre angebracht gewesen, wenn die Übereinstimmung der Interessen nicht durch stärkere nationale Motive beeinträchtigt worden wäre.[3]

---

1) Auswüchse auf dem Gebiet der Bodenspekulation, des Eisenbahnwesens und der Ausgabe von Banknoten führte im Jahre 1890 in Argentinien zu einer wirtschaftlichen Krise. Diese wurde durch innenpolitische Verhältnisse verschärft. Da der Londoner Kapitalmarkt an wirtschaftlichen Geschäften in Argentinien in großem Maße beteiligt war, wurde er ernstlich in Mitleidenschaft gezogen. Vgl. Helfferich, K.: a.a. O., Bd. 2, S. 202.
2) Vgl. Helfferich, K.: a.a. O., Bd. 3, S. 41.
3) ebenda, Bd. 3, 3.Kapitel.

So wie die Dinge sich gestaltet hatten, war das Projekt ausschließlich auf die finanzielle Kraft der deutschen Gruppe angewiesen. Die Aktien wurden nicht auf den Markt gebracht, sondern von der deutschen Gruppe übernommen, und blieben länger als zehn Jahre in ihren Händen. Man wollte mit den Aktien erst an das Publikum herantreten, wenn das Unternehmen durch eine vorsichtige Dividenden- und Reservepolitik ausreichend konsolidiert war.[1)]

Erst im Oktober 1900 wurden die Aktien zum Kurs von 76 % an den deutschen Börsen eingeführt.[2)]

Die Baukosten der Strecke Ismid - Ankara, einschließlich der Ausgaben für die Ausbesserungsarbeiten an der Strecke Haider Pascha - Ismid wurden auf rund 70 Mill. Franken veranschlagt. Dazu kamen noch die Ausgaben für das rollende Material, die Ausstattung u.ä., die den Kapitalbedarf auf rund 100 Mill. Franken erhöhten.[3)]

Zur Beschaffung von fremdem Kapital gab man eine 5 %-ige Anleihe der AEBG in Höhe von 80 Mill. Franken aus, die zu 86 % emittiert wurde. Ein internationales Konsortium unter Führung der Deutschen Bank brachte die Obligationen in Deutschland, Frankreich, England und anderen Ländern auf den Kapitalmärkten unter, davon einen Teil von 1 Mill. £ (etwa ein Viertel der Gesamtsumme) in London.[4)]

3143. Bau der Strecke Ismid - Ankara

Die deutschen Bauunternehmen hatten keine großen Erfahrungen auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus. Ferner fehlten ihnen ausreichende Kenntnisse über die Türkei und ihre Verhältnisse. Man war sich darüber im klaren, daß ohne Heranziehung von erprobten englischen oder französischen

---

1) Vgl. Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 44.
2) Vgl. Morawitz, Ch.: a.a.O., S. 447, Fußnote 1; Mühlmann, C.: a.a.O., S. 132.
3) Vgl. Mühlmann, C.: a.a.O., S. 132.
4) Vgl. Schmidt, H.: a.a.O., S. 69.

Unternehmen eine ordnungsgemäße Durchführung des Baus unter den herrschenden technischen und geologischen Schwierigkeiten nicht innerhalb der vertragsmäßig vorgesehenen Frist garantiert werden konnte. Man nahm zunächst Verhandlungen mit der englischen Baufirma Pearson auf. Diese führten zu keinem Ergebnis.

Eine französische Baugesellschaft des Grafen Vitali, die"Régie Générale des Chemins de fer" bekundete ihre Bereitschaft, entsprechend den deutschen Bedingungen an der Bauausführung teilzunehmen. Vitali fand sich vor allem dazu bereit:[1)]

- den Bau der Gesamtstrecke zu einem festen Höchstsatz zu übernehmen und die AEBG von jedem Baurisiko zu entlasten;
- den größten Teil der von der Baugesellschaft zu vergebenden Aufträge für Lieferungen an die deutsche Industrie zu vergeben;
- die der Deutschen Bank nahestehende Baufirma Philipp Holzmann & Co. (Frankfurt a/M) an dem Bau zu beteiligen.

So wurde unter Mitwirkung der Régie Générale des Chemins de fer und der Firma Holzmann eine eigene "Gesellschaft für den Bau der Anatolischen Bahnen" mit Sitz in Frankfurt a/M und einem Aktienkapital von 4,5 Mill. Mark gegründet. Durch die Zusammenarbeit mit der genannten französischen Baufirma gewann die Philipp Holzmann & Co. für künftige deutsche Bahnbauten in der Türkei die praktischen Erfahrungen, die späterhin bei den weiteren Strecken verwertet werden konnten.

Die erste Teilstrecke Ismid-Adabasar (50 km) war am 2. Juni 1890 fertiggestellt, die Gesamtstrecke bis Ankara Ende Dezember 1892.

---

1) Vgl. Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 47.

3144. Die Konzession der zweiten Strecke der AEBG (Eskischehir - Konia, 445 km)

Hinsichtlich der Fortführung der Bahn in Richtung Bagdad hatte sich inzwischen manches geändert. Ursprünglich war vorgesehen, die Bahn von Ankara über Caesarea - Sivas - Diarbeker - Bagdad fortzusetzen. Dies befürwortete die türkische Regierung. Nun aber war die AEBG der Meinung, sie müsse zuerst die Linie Eskischehir - Konia in Angriff nehmen. Erwägungen verschiedener Natur hatten die Gesellschaft dazu veranlaßt, diese Linie zu bevorzugen.

Während die von türkischer Seite ins Auge gefaßte Strecke Ankara - Caesarea hohe Baukosten verlangte und geringe Rentabilität versprach, bestanden bei der Durchführung der Linie Eskischehir - Konia keine großen technischen Schwierigkeiten und dementsprechend keine hohen Baukosten. Da diese Linie das wichtige Handelszentrum von Afiun-Karahissar in der zukunftsreichen Koniaebene durchquerte, versprach sie hohe Einnahmen. Außerdem wollte man die Anstrengungen der konkurrierenden englisch-französischen Gruppe durchkreuzen. Diese Gruppe versuchte, eine Konzession zur Verlängerung der Linie Smyrna - Kassaba über Afiun - Karahissar bis Konia zu erlangen, mit der Absicht, diese Linie bis Bagdad zu verlängern.[1)]

Ein geschickter Kompromißvorschlag der AEBG, der einige Zugeständnisse an den türkischen Standpunkt darstellte, gewann die Zustimmung der türkischen Regierung und schaltete die englische und französische Konkurrenz aus.

---

1) Der Kampf um diese Linie Eskischehir - Konia nahm verschiedene Formen an. Während die Franzosen sich auf den diplomatischen Druck beschränkten, drohte der englische Botschafter in Konstantinopel am 5. Januar 1893 mit einer Flottendemonstration vor Izmir (Smyrna). Nach Einschaltung der deutschen Diplomatie hörte die englische Bedrohung auf. Die Franzosen begnügten sich mit einer Konzession zur Verlängerung der französischen Izmir - Kassaba - Bahn von Alaschehir bis Afiun - Karahissar, wo sie an die Anatolische Bahn Anschluß bekam. Vgl. Sitki, Bekir: a.a.O., S. 21-41.

Der Vorschlag sah den Bau der Linie Eskischehir - Konia (etwa 445 km) über Afiun - Karahissar vor. Die von dieser Linie erwarteten Betriebsgewinne würden die für die Linie Haider Pascha - Ankara abgegebenen Garantien überflüssig machen, die dann für die türkischerseits gewünschte Linienführung Ankara - Caesarea freigestellt werden könnten.[1] Dieser Kompromißvorschlag wurde von der türkischen Regierung angenommen.

Am 15. Januar 1893 wurde der Konzessionsvertrag abgeschlossen. Er bezog sich auf den Bau und Betrieb der Linie Eskischehir - Konia, ferner der Linie Ankara - Caesarea und Arifie, einer Station an der Ismid - Ankara-Linie nach Heraklea. Der Gedanke, der dem ganzen Bahnprojekt zugrundelag (die Verbindung Bagdads mit Konstantinopel), wurde in dieser Konzession zum ersten Mal klar ausgesprochen. Die finanziellen Vereinbarungen hinsichtlich der Garantie ermöglichten es, mit der Bauausführung der Strecke Eskischehir - Konia sofort anzufangen. Die Inangriffnahme der beiden anderen Linien hing von späteren finanziellen Abmachungen ab, zu denen es aber nicht mehr gekommen ist. Allerdings sicherte sich die AEBG durch die Einbeziehung der Linie Ankara - Caesarea in die Konzession ein ausschließliches Vorrecht - in der Art einer Option für die zukünftige Ausgestaltung des anatolischen Eisenbahnnetzes -, das seine praktische Bedeutung "in späteren Zeiten (1913/14) bei den Verhandlungen mit den Franzosen über die beiderseitigen Eisenbahnsphären als Kompensationsobjekt"[2] erwies.

Die Bestimmungen dieser Konzession deckten sich mit denjenigen aus dem Jahre 1888 völlig.[3] Eine einzige Variation war in der Höhe und Art der Garantie zu finden. Die türkische Regierung garantierte der Gesellschaft eine Bruttoeinnahme in Höhe von 13 800 Franken pro km mit der

---

1) Vgl. Mühlmann, C.: a.a.O., S. 134; Helfferich, K.: a.a.O., S. 58-59.
2) Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 70, Fußnote.
3) Vgl. oben S. 44 - 46.

Klausel, daß die Gesellschaft niemals mehr als 5 000 Franken pro km beanspruchen durfte, d.h., wenn die Bruttoeinnahmen unter 8 800 Franken pro km zurückbleiben, dann hatte die türkische Regierung nicht mehr als 5 000 Franken an die Gesellschaft zu entrichten. Die Gesellschaft konnte aber im Jahre 1898 eine Erhöhung dieser Summe auf 6 750 Franken erreichen.[1)]

Für die Deckung der Kilometergarantie verpfändete die türkische Regierung den Getreidezehnten (Getreidesteuer) zweier Bezirke, dessen Erhebung und Verwaltung ebenfalls (siehe oben) dem Verwaltungsrat der türkischen Staatsschulden übertragen wurde.

3145. Kapitalbeschaffung und Bau der Konia-Linie

Zur Beschaffung des Kapitals für die neu in Angriff genommene Linie erhöhte die AEBG ihr Grundkapital im Jahre 1893 um 15 Mill. Franken auf 60 Mill. Franken durch Aktienausgabe (Serie II) zu je 500 Franken. Diese Aktien übernahm ebenfalls die deutsche Gruppe. Sie wurden zu 60 % eingezahlt. Im gleichen Jahr gab die AEBG eine weitere 5%-ige[2)] Anleihe in Höhe von 80 Mill. Franken aus. Diese wurde wie die erste Anleihe auf den europäischen Kapitalmärkten untergebracht und zu 89% emittiert. Die Obligationen sollten bis zum Jahre 1984 planmäßig getilgt werden.

Die Bauausführung übertrug man einer im März 1894 als GmbH mit Sitz in Frankfurt a/M für diesen Zweck gegründeten "Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Eskischehir-Konia. Dies geschah ohne Mitwirkung der französischen Gesellschaft "Régie Générale des Chemins de fer". Die neu gegründete

---

1) Vgl. Morawitz, Ch.: a.a.O., S. 447.
2) Der Zinsfuß wurde am 1. 10. 1910 auf 4,5% herabgesetzt. Den Obligationären, die damit einverstanden waren, räumte man eine Vorprämie von 1% ein; den anderen, die nicht damit einverstanden waren, kündigte man die Obligationen. Vgl. Schmidt, H.: a.a.O., S. 69.

Baugesellschaft übernahm den Bau zu einem festen Höchstpreis und sicherte der AEBG 40 % der etwaigen Ersparnisse zu. Die technische Leitung übernahm ausschließlich die Firma Philipp Holzmann & Co., Frankfurt a/M, die schon bei dem Bau der ersten Strecke Ismid - Ankara maßgeblich beteiligt gewesen war.[1)]

Am 20. Juli 1896, einige Wochen vor Ablauf des vertragsmäßigen Termins, konnte diese Strecke dem Betrieb übergeben werden. Bis dahin verfügte die AEBG in Kleinasien über ein Netz von 1 024 km (normalspurig und eingleisig), das über Konstantinopel mit dem europäischen Eisenbahnnetz in Verbindung stand. Hinzu kamen noch im November 1899 8 km von Arifie nach Adabasar.

1) Vgl. oben, S. 50.

3146. Exkurs über die Gründung der Bank für Orientalische Eisenbahnen

Die Deutsche Bank war darauf bedacht, die von ihr künftighin kontrollierten kleinasiatischen Eisenbahnen nicht in der Luft hängen zu lassen, sondern durch einen Anschluß an das europäische Eisenbahnnetz zu sichern. Die Gelegenheit hierzu bot sich, als Baron Hirsch im Jahre 1889 dazu neigte, seinen Anteil an der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen[1] (Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux) zu verkaufen. Hirsch wandte sich an den Direktor des "Wiener Bankvereins" in Wien. Dieser setzte sich daraufhin mit Siemens in Verbindung. So kam es zu dem raschen Entschluß der Deutschen Bank und des Wiener Bankvereins, den gesamten Besitz des Baron Hirsch aufzukaufen. Dieser belief sich auf 88 000 Aktien von insgesamt 100 000 der genannten Gesellschaft. Hinzu kam noch seine Forderung an die türkische Regierung in Höhe von 42 Mill. Franken.[2] Damit war die Verbindung zum mitteleuropäischen Eisenbahnnetz den anderen Westmächten, insbesondere den Franzosen, entzogen, und die Brücke zu den deutschen Bahnbauten in Kleinasien gesichert.

Am 28. Oktober 1890 erwarb die Gruppe der Deutschen Bank von der türkischen Regierung die Konzession für die Mazedonische Eisenbahn (Saloniki - Monastir, 219 km).[3]

Der Ankauf der obengenannten Aktien und der Erwerb von Konzessionen für die Mazedonische und die Anatolische Eisenbahn brachte viele Schwierigkeiten mit sich.[4]

Es lag auf der Hand, die Bearbeitung dieser Fragen einer selbständigen Institution zu übertragen. Gerade angesichts des Hineinspielens der Politik in die Verhältnisse der türkischen Eisenbahnen war es angebracht, die Aktienmehrheit unter Kontrolle zu halten. Diese und andere Er-

---

1) Vgl. S. 35, Fußnote 1.
2) Vgl. Morawitz, Ch.: a.a. O., S. 422.
3) ebenda, S. 427.
4) Vgl. Helfferich, K.: a.a. O., S. 51.

wägungen, wie z.B. neutraler Schutz bei Gefahr, führten zur Gründung der Bank für Orientalische Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des Jahres 1889 in Zürich.[1]

Gründer und Teilhaber waren die Deutsche Bank mit ihrer Gruppe, der Wiener Bankverein und die Schweizerische Kreditanstalt. Das Grundkapital wurde auf 50 Mill. Franken in Stammaktien mit 20 % Einzahlung festgelegt. Ferner wurden vollgezahlte Vorzugsaktien in Höhe von 13 Mill. Franken ausgegeben. Die Aktien blieben in Händen der Gründer-Banken bis 1907, dann wurde ein Teil davon auf den Markt gebracht. Ferner gab man Obligationen in Höhe von 23 Mill. Franken aus, die in Deutschland und in der Schweiz emittiert wurden.

Die Bank für Orientalische Eisenbahnen übernahm als erstes Aktivum die oben genannten 88 000 Aktien von Hirsch. Sie blieben bis zum Jahre 1907 in vollem Umfang in ihrem Besitz. Im Jahre 1896 übernahm die Bank die große Mehrheit der Aktien der Eisenbahngesellschaft Saloniki - Monastir. Diese Aktien gab man nicht an den Markt weiter. Als die AEBG im Jahre 1899 eine Konzession für den Ausbau des Hafens von Haider Pascha erwarb und für diesen Zweck eine Gesellschaft gründete, übernahm die Bank für Orientalische Eisenbahnen einen großen Teil der ausgegebenen Aktien. Als im Jahre 1907 die AEBG ihr Grundkapital um 67,5 Mill. Franken auf 135 Mill Franken erhöhte, übernahm die Bank fast die gesamten anfangs mit 10 %, später mit 25 % eingezahlten Aktien. Diese Beträge verwendete man für das Bewässerungsprojekt in der Konia-Ebene.
Sie beteiligte sich ferner mit großen Beträgen an den von der AEBG ausgegebenen Obligationen und leistete umfangreiche Vorschüsse für die Finanzierung der weiteren Strekken der Bagdadbahn.
Die durch diese Geschäfte erzielten Gewinne wurden nur zum Teil ausgeschüttet, zum anderen Teil zur Stärkung der Rücklagen, aber auch zur Erhöhung der Einzahlungen auf eigene Aktien verwendet.

---

1) Vgl. Helfferich, K.: a.a.O., S. 52.

Der Krieg traf die Bank für Orientalische Eisenbahnen wie alle deutschen Eisenbahnunternehmen schwer und bedrohte sie in ihrer Existenz. Sie blieb aber bestehen, bis eine Generalversammlung am 31. Juli 1933 die Liquidation beschloß.[1)]

---

1) Vgl. Geschäftsbericht der Bank für Orientalische Eisenbahnen für das Jahr 1933.

3147. Übersicht über das angelegte Kapital der AEBG[1)]

Jahr	Bezeichnung	Höhe der Aufl. in Mill.Fr.	Erläuterung	Verwendungszweck
1889	Aktien Serie I zu 500 Fr./Stck	45	zu 60% eingezahlt (1)	für den Bau der Strecke Ismid-Ankara
1889	Obligationen Serie I	80	5%ige, ab 1. Okt. 1910 4,5%ige Obligationen, zu 86% emittiert	für den Bau der Strecke Ismid-Ankara
1893	Aktien Serie II zu 500 Fr./Stck	15	zu 60% eingezahlt (1)	für den Bau der Strecke Eskischehir-Konia
1893	Obligationen Serie II	80	4,5%ige Obligationen, zu 89% emittiert	für den Bau der Strecke Eskischehir-Konia
1906	Aktien Serie III zu 500 Fr./Stck	7,5	zu 60% eingezahlt (1)	Beteiligung an der Bagdadbahn-Gesellschaft
1907	Aktien Serie IV zu 500 Fr./Stck	67,5	zu 25% eingezahlt	für die Bewässerungsanlagen in der Konia-Ebene
1912	Obligationen Serie III	60	4,5%ige Obligationen, zu 96,5% emittiert	für den Bau von Zweiglinien und Verstärkungsarbeiten auf der Hauptlinie

(1) ausgenommen 10 000 vollgezahlte Aktien.
Aktienkapital = 135 Mill. Franken, eingezahlt 57,375 Mill.
Obligationen = 220 Mill. Franken, eingezahlt 188,96 Mill.

Die bis jetzt behandelten Strecken sind in der Literatur unter dem Namen "Anatolische Eisenbahnen" bekannt. In der Tat stellen sie nur Teile der"Bagdadbahn" dar. In erster Linie hatten die politischen Kämpfe unter den europäischen Mächten die Gruppe der Deutschen Bank daran gehindert, für die ganze Linie von Konstantinopel bis Bagdad eine Konzession zu erwerben. Andererseits nahm man Rücksicht auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Türkei hinsichtlich der zur Verfügung gestellten Garantien, aber auch auf die Möglichkeiten der Kapitalbeschaffung.

1) Vgl. Mühlmann, C.: a.a.O., S. 371.

315. Die eigentliche Bagdadbahn

3151. Die politische und finanzielle Lage in Bezug auf die Bagdadbahn um die Jahrhundertwende

Wie wir gesehen haben, war das Verhalten der europäischen Staaten dem Bagdadbahnprojekt gegenüber mehr von dem weltpolitischen Geschehen beeinflußt als von der wirtschaftlichen Bedeutung für die an dem Projekt beteiligten Parteien und für den internationalen Verkehr.

Während die deutschen und allgemein die europäischen Finanzkreise sich durch wirtschaftliche Krisen[1] veranlaßt sahen, mit der Aufnahme neuer Eisenbahnprojekte abzuwarten, drängten die politischen Ereignisse[2] den Sultan zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes, da er weiterhin in der Eisenbahn das wichtigste Mittel zur wirtschaftlichen und militärischen Konsolidierung seines Reiches sah. Er wandte sich in dringlicher Form an den deutschen Botschafter in Konstantinopel.

---

1) Z.B. der wirtschaftliche Zusammenbruch der nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1893 (rund 74 Bahnen mit einer Streckenlänge von 30 000 engl. Meilen); unter diesen befand sich die Northern Pacific (mit 4 438 Meilen), an der die Deutsche Bank maßgeblich beteiligt war; vgl. Helfferich, K.: a.a. O., Bd. 2, S. 250.
Die Ottomanbank als führende Institution der französischen Finanzkreise wurde durch die nordamerikanische Krise auch betroffen. Hinzu kam der Zusammenbruch der südamerikanischen Minenwerte im Jahre 1895, bei denen die Ottomanbank sich in umfangreiche Spekulationen eingelassen hatte. Sie wurde dadurch stark in Mitleidenschaft gezogen, so daß in Konstantinopel eine Panik ausbrach und die Bank sich einem heftigen run ausgesetzt sah; vgl. Helfferich, K.: a,a. O., Bd. 3, S. 81.

2) a) Lord Salisbury war "im Fall eines Zusammenbruches des türkischen Reiches" zu einem gemeinsamen deutsch-englischen Vorgehen bei einer Aufteilung des türkischen Reiches unter die europäischen Großmächte bereit; (Gespräch mit dem deutschen Botschafter in London, Graf Paul Hatzfeld, im Sommer 1895); Vgl. Helfferich, K.: a.a. O., Bd. 3, S. 79.
b) Die armenischen Unruhen im Jahre 1896.
c) Der griechisch-türkische Krieg im Jahre 1897.

Der deutsche Botschafter setzte sich dafür ein, das Projekt sobald als möglich in Angriff zu nehmen, und zwar ausschließlich mit deutscher Hilfe und deutschem Kapital.[1] Das Auswärtige Amt war der Auffassung, daß durch die Beteiligung anderer europäischer Finanzkreise politische Verwicklungen vermieden würden.

Seitens der Deutschen Bank wollte man erst die Konsolidierung der türkischen und insbesondere der anatolischen Verhältnisse abwarten. Gleichzeitig sah man in der Beteiligung anderer europäischer Finanzkreise eine Minderung des Risikos investierten Kapitals. Siemens meinte in einem Schreiben vom 20. Mai 1898 an das Auswärtige Amt: Nur für den Fall, daß ein erhebliches deutsch-nationales Interesse daran bestehe, daß die Fortsetzung des Bahnbaus unter deutschem Einfluß bleibe, sei die Deutsche Bank bereit, wirtschaftliche Gesichtspunkte zurückzustellen und den Weiterbau der anatolischen Bahn jetzt in Angriff zu nehmen; dann sei aber eine moralische Unterstützung der deutschen Regierung erforderlich.[2] Man dachte hierbei an die Mitwirkung der Seehandlung (Preußische Staatsbank) als Zeichnungsstelle bei den zur Finanzierung des Weiterbaus neu zu begebenden Obligationen.

---

1) Er schrieb in seinem Bericht an das Auswärtige Amt am 3. Februar 1899: "Deutschland bedarf zur Lösung seiner großen Aufgaben, zur Entwicklung seiner Kolonien, zur Schaffung neuer Absatzgebiete seiner Arbeit einheimischer Privatkapitalien, die bereit sind, gewisse Risiken zu übernehmen. Die Regierung übernimmt eine grosse Verantwortung, wenn sie die vorhandenen Kapitalien dieser Art durch ihre Zurückhaltung in gefährliche Anlagen (Portugiesen, Griechen, exotische Werte) hineingehen und dem nationalen Interesse verloren gehen läßt." Er schrieb weiter: " ..., wenn Deutschland fortfährt, sich im Orient wirtschaftlich auszustrecken, ..., so tritt dem vorschauenden Blick der Moment entgegen, in dem der berühmte Ausspruch, daß der ganze Orient nicht die Knochen eines Pommerschen Grenadiers wert sei, eine interessante historische Reminiszenz, aber keine aktuelle Wirklichkeit mehr bildet." Zitiert bei Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 90. Er meint damit die Rede von Bismarcks vom 5. Dezember 1876, vgl. oben, S. 40.

2) Vgl. Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 86.

Inzwischen bewarben sich um konkurrierende Projekte:[1]

- Cotard, Administrateur Délégué der Smyrna-Kassaba-Bahn offiziell um eine Eisenbahnkonzession von Konia nach Bagdad;
- Sir Ashmed Bartlett um eine Eisenbahnkonzession von Iskenderun über Aleppo nach Bagdad;
- der russische Botschafter in Wien, Graf Capnist, um eine Eisenbahnkonzession von der nordsyrischen Küste zum Arabischen Golf.

Verhandlungen mit englischen Finanzkreisen hinsichtlich einer englischen Beteiligung an dem Projekt blieben wegen politischer Gegensätze ohne Erfolg.

Auf französischer Seite waren inzwischen Versuche einer Beteiligung der Gruppe der Ottomanbank an der Finanzierung des Weiterbaus der Bagdadbahn gemacht worden. Die französische Regierung unterstützte diese Versuche während der Bewerbung um die Konzession für die Linie Konia - Bagdad - Basra seitens der AEBG ernsthaft, da Frankreich im Hinblick auf die Ereignisse im Sudan (Zusammenstoß mit den Engländern in Faschoda im Jahre 1898) bei Deutschland Rückendeckung suchte. Das hinderte aber die französische Regierung nicht daran, später, im Jahre 1903, den Kurs zu ändern und die Unterbringung der Bagdadbahn-Obligationen auf dem Pariser Kapitalmarkt zu verbieten.

Für das Auswärtige Amt in Berlin war eine deutsch-französische Zusammenarbeit in der Türkei annehmbar, solange durch die französische Beteiligung der deutsche Einfluß auf die in Betracht kommenden Unternehmungen nicht beeinträchtigt würde. Andererseits, "eine französische Beteiligung an dem Bagdadbahnunternehmen konnte dazu beitragen, das russische Mißtrauen gegenüber den von deutscher Seite in der asiatischen Türkei verfolgten Absichten zu beschwichtigen".[2]

---

1) Vgl. Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 87.
2) Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 96.

Die in Berlin am 5. und 6. Mai 1899 eingeleiteten Verhandlungen zwischen der Deutschen Bank und der AEBG auf der einen Seite und der Ottomanbank, der Eisenbahngesellschaft Smyrna - Kassaba und der Régie Générale des Chemins de fer auf der anderen Seite, führten zu folgendem Ergebnis:[1)]

- Ermittlung der bestmöglichen Führung der Anatolischen und der Smyrna - Kassaba - Bahnen im gemeinsamen Interesse;
- eine Vereinbarung über die Festlegung der kleinasiatischen Bahnen in Richtung Bagdad und Basra;
- die Entsendung von je zwei Mitgliedern der deutschen Gruppe in den Verwaltungsrat der Smyrna-Kassaba-Bahn und der französischen Gruppe in den Verwaltungsrat der AEBG;
- die Beteiligung der französischen Gruppe an der eigentlichen Bagdadbahn zu 40 %. 60 % sollten der Deutschen Bank und ihrer Gruppe zufallen;
- für den Fall, daß die Aufnahme einer weiteren Gruppe - gedacht war an England - als nützlich erachtet werden sollte, wurde vorgesehen, daß die deutsche und die französische Gruppe pro rata ihrer eigenen Beteiligung zu deren Anteil beitragen sollten.

3152. Die vorläufige Bagdadbahnkonzession vom 24. Dezember 1899

Die oben dargestellten Vereinbarungen zwischen der deutschen und französischen Gruppe kamen vorläufig nicht zur Durchführung. Die Franzosen nahmen Kontakt zu einer konkurrierenden englischen Gruppe, geleitet von einem ungarischen Bankier namens Rechnitzer, auf. Die beiden Gruppen

---

1) Vgl. Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 96-97.

versuchten, die Deutsche Bank auszuschalten. So sah sich die Deutsche Bank veranlaßt, ohne Festlegung der Einzelheiten eine Vorkonzession am 24. Dezember 1899 zu unterzeichnen, obwohl man der Meinung war, daß ohne Zusammengehen mit den Franzosen und Engländern der Finanzierung und Durchführung des Projektes viele Schwierigkeiten entgegenstünden. Diese Vorkonzession war, wie Mühlmann meint[1], ein rein politisches Vertragsinstrument, das den Bahnbau bis Bagdad - Basra der AEBG übertrug. Die Führung der Bahn bis Kuwait wurde mit Rücksicht auf die englische Empfindlichkeit nicht erwähnt.

Der genannten Vorkonzession folgten der vorläufige Vertrag vom 21. Januar 1902 und der endgültige vom 5. März 1903, die die technischen und wirtschaftlichen Grundlagen für die Durchführung des Projektes enthielten. Sie hatten aber immer noch den Charakter eines Mantelvertrages, da die praktische Ausführung durch Zusatzkonvetionen geregelt werden sollte, die je nach Maßgabe der zur Verfügung gestellten Garantien den Zeitpunkt des Bahnbaus und die Streckenlänge bestimmten.

3153. Die Konzession im einzelnen.

Die Konzession der eigentlichen Bagdadbahn (rund 2 500 km mit Zweiglinien) ist ein Dokument mit 46 Paragraphen. Es werden hier nur die wichtigsten Punkte angegeben:[2]

- Die AEBG erhielt die Erlaubnis zum Bau der Verbindung Konia - Bagdad - Basra einschließlich der vier Seitenlinien nach Chanekin, Aleppo, Urfa und zum Arabischen Golf. Gerade auf diesen Seitenlinien beruhte die Rentabilität der Gesamtstrecke, abgesehen von der Abzweigung nach Urfa, bei der administrative Gründe überwogen. Fer-

---

1) Vgl. Mühlmann, C.: a.a.O., S. 372.
2) Vgl. Mohr, Anton: Der Kampf um Türkisch-Asien. Die Bagdadbahn. Aus dem Norwegischen ins Deutsche übertragen von Margret Platz-Becker, Meißen 1919, S. 44-52; Mühlmann, C.: a.a.O., S. 376; Schmidt, H.: a.a.O., S. 46-60.

ner bekam die Gesellschaft ein Vorzugsrecht auf weitere sieben Zweiglinien.[1] Dieses so konzipierte Bahnnetz hatte Anschluß an alle wichtigen Wirtschaftsgebiete und eine Verbindung zum Mittelmeer und zum Indischen Ozean.

- Die Konzessionsdauer betrug 99 Jahre, nach deren Ablauf die Bahnanlagen der türkischen Regierung zufallen sollten. Gleichzeitig wurde die Konzession der Anatolischen Bahnen entsprechend verlängert. Die Regierung hatte die Möglichkeit, die Bahn früher zu übernehmen, mußte dann aber jährlich einen Betrag in Höhe des halben Durchschnitts der Bruttoeinnahmen - gerechnet von den Einnahmen der letzten fünf Jahre - bis zum Ablauf der Konzession zahlen. Höchstgrenze waren 12 000 Franken pro km. Davon konnten 11 000 Franken (Dienst für das Baukapital, s. unten) abgesetzt werden. Die Regierung hatte außerdem für die von ihr ausgegebenen Anleihen aufzukommen. Das rollende Material sollte in jedem Fall zum Taxwert bezahlt werden.

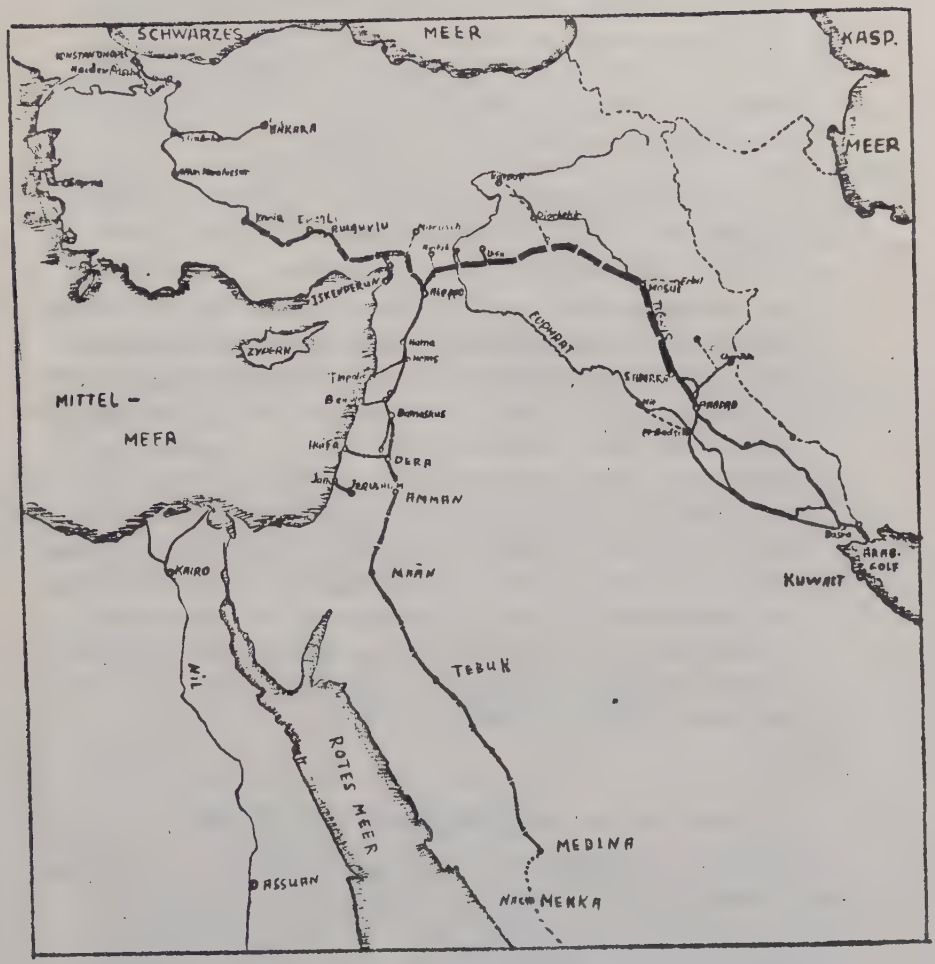
- Zur Erleichterung des Baus teilte man die Gesamtstrecke in Sektionen zu je 200 km auf. Diese sollten je nach den Garantien der türkischen Regierung in Angriff genommen werden.

- Die Gesellschaft wurde von allen Steuern und Stempelgebühren auf benötigte Materialien befreit. Außerdem erhielt sie das Recht auf Schiffahrt auf Euphrat und Tigris, das Recht auf Bergbau und Abholzung in einem 20 km breiten Streifen beiderseits der Bahn, das Recht auf Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte sowie den Ausbau der Häfen in Bagdad, Basra und im später festzulegenden Endpunkt am Arabischen Golf.

- Die Strecke Konia - Bagdad - Basra mußte als normalspurige Schnellbahn gebaut werden. Analog hierzu sollte die Strecke Haider Pascha - Konia für den Schnellzug-

---

1) siehe Landkarte.



——————— : Haidar Pascha – Eskischehir – Ankara } Anatolische
Eskischehir – Konia } Eisenbahn

▬ ▬ ▬ ▬ : Konia – Aleppo – Baydad – Basra → Bagdadbahn

— — — — : Damaskus – Medina → Hedschasbahn

- - - - - - - - - - - - - : Trasse mit Vorzugsrechte für die BBG

verkehr eingerichtet werden, was auf 8 Mill. Franken veranschlagt wurde. Dafür erhielt die Gesellschaft als Zins- und Tilgungsbeträge jährlich eine Summe von 350 000 Franken auf 30 Jahre. Die gleiche Summe erhielt sie als Zuschuß für die Aufrechterhaltung eines wöchentlichen Schnellzugs Haider Pascha - Bagdad.

- Die Gesellschaft mußte sich verpflichten, für einen Betrag von 4 Mill. Franken längs der Bahn Militärstationen zu errichten.
- In dem ersten Vertrag (1902) garantierte die türkische Regierung der Gesellschaft eine jährliche Bruttoeinnahme von 12 500 Franken je Betriebskilometer. Der zweite Vertrag (1903) setzte diese Summe auf 11 000 Franken herab (vgl. auch Punkt 31551).
  Zur Deckung der laufenden Betriebskosten erhielt die Gesellschaft eine jährliche Bruttoeinnahme-Garantie von 4 500 Franken pro km. Stiegen die Betriebseinnahmen über 4 500 Franken an, dann beanspruchte die Regierung den Mehrertrag zu 100 %. Überstiegen die Einnahmen 10 000 Franken, dann sollten die Mehreinnahmen (über 10 000 Franken) zu 60 % dem Staat und zu 40 % der Gesellschaft zugute kommen.

3154. Gründung der Bagdadbahngesellschaft (BBG)

Die AEBG als Inhaberin der Konzession übertrug die durch den Vertrag vom 5. März 1903 erworbenen Rechte und Pflichten einer zu diesem Zweck am 13. April 1903 gegründeten Gesellschaft türkischen Rechts mit Sitz in Konstantinopel:"Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad". An dem Aktienkapital von 15 Mill. Franken, das zu 50 % eingezahlt wurde, waren die türkische Regierung und die AEBG mit je 10 % beteiligt. Der Rest von 80 % wurde von einer Finanzgruppe aufgekauft, der deutsche, französische, österreichische, schweizerische und türkische Banken und Firmen angehörten. So entstand eine

Schwestergesellschaft der AEBG, die unter deutscher Führung stand.

Die Verteilung der Sitze im Verwaltungsrat geschah nach der Beteiligung und den wirtschaftlichen Interessen, wodurch nach den Vereinbarungen vom 5. und 6. Mai 1899[1] die Gleichberechtigung des deutschen und des französischen Kapitals soweit als möglich berücksichtigt wurde. Der Verwaltungsrat bestand aus 27 Mitgliedern: Deutschland 10, Frankreich 8, Türkei 4, Schweiz 2, Italien und Österreich je 1.

Vorsitzender war, genau wie bei der AEBG, der Generaldirektor der Deutschen Bank, daneben waren noch fünf weitere Mitglieder des Verwaltungsrats der Deutschen Bank vertreten.

Da die französische Politik eigentlich gegen das Bagdadbahnprojekt war, wurde die Beteiligung der französischen Gruppen von der Regierung stillschweigend akzeptiert.

3155. Beschaffung von Fremdkapital durch Regierungsanleihen, und der Bahnbau

31551. Kapitalbeschaffung und Bau der ersten Teilstrecke Konia - Bulgurlu

Das bei der Grundung der BBG festgesetzte Aktienkapital war für den Bahnbau bedeutungslos; denn es stellte kaum die kaufmännische Sicherheit für die Aufnahme größerer Summen an Fremdkapital dar. Dies wird klar, wenn man bedenkt, daß den 15 Mill. Aktienkapital 281 Mill.Fr.fremdes Kapital in Form von Obligationen gegenüberstanden. Das lag an den eigenartigen Vereinbarungen hinsichtlich der Garantieleistung der Regierung, die ihre Kreditkraft der Gesellschaft zur Beschaffung von Fremdkapital zur Verfügung stellte und die Tilgung und Verzinsung der auszugebenden Anleihen durch Verpfändung von Steuerquellen selbst übernahm.

---

1) Vgl. oben, S. 62.

Die Baukosten je km waren auf 269 110 Franken veranschlagt. Ihre 4 %-ige Verzinsung und ihre Tilgung innerhalb von 99 Jahren mit einem Tilgungssatz von 0,087538 %[1] erforderte eine Annuität von 11 000 Franken. Für jeden zum Bau in Angriff genommenen Kilometer hatte die Regierung eine Schuldverschreibung in Höhe von 269 110 Franken auszugeben. Daraus erklärt sich die Bestimmung, daß die Bahnanlage nach Ablauf der Konzessionsdauer der Regierung ohne Gegenzahlung zufallen sollte. Für die ersten in Angriff genommenen 200 km der Strecke Konia - Bulgurlu stellte die Regierung eine Anleihe in Höhe von 54 Mill. Franken (200 x 269 110) zur Verfügung. Davon wurden 50 Mill. am 4. 10. 1904 zum Kurs von 86,4 % gezeichnet. Den Rest von 4 Mill. übernahm die BBG selbst. Zur Unterbringung dieser und der noch zu begebenden Anleihen gründete man ein internationales Konsortium unter Leitung der Deutschen Bank, dem deutsche, österreichische, schweizerische, französische, italienische, belgische und türkische Banken angehörten.[2]

Die Unterbringung der Obligationen erfolgte hauptsächlich in Deutschland, zum kleineren Teil in Österreich-Ungarn, in der Schweiz, in Holland und in der Türkei. Den auf die französische Gruppe entfallenden Anteil übernahm die Ottomanbank in ihr Portefeuille, da der französische Kapitalmarkt für die Bagdadbahnobligationen gesperrt war.[3]

Es war aber vorgesehen, die Anleihe auf dem Wege des Rückkaufes an der Börse durch den Verwaltungsrat der Staatsschulden zu tilgen, wenn der Kurs unter pari läge. Außerdem behielt sich die Regierung das Recht vor, die ganze Anleihe vor dem festgesetzten Termin zu pari einzulösen oder in eine andere mit geringerem Zinsfuß zu konvertieren.[4]

---

1) Vgl. Schmidt, H.: a.a.O., S. 45.
2) ebenda, S. 70.
3) vgl. oben, S. 61.
4) Vgl. Morawitz, Ch.: a.a.O., S. 489.

Zur Sicherung des Kapitaldienstes von 2 207 270 Franken[1] stellte die Regierung außer ihrem etwaigen Anteil an den Bruttobetriebseinnahmen dieser Strecke[2] einen Anteil des Zehnten (Steuer) des Wilajets (= Provinz) Konia und der Sandjaks (= Bezirke) Urfa und Aleppo in Höhe von 106 ooo türk. Pfund zur Verfügung. Zu einem Kurs von 22,75 Franken pro türk. Pfund machten diese 2 411 500 Franken aus, eine Summe, die allein höher war als der Kapitaldienst, was die Bereitstellung der Betriebseinnahmen überflüssig machte.[3] Die Verwaltung und Einziehung dieser Steuern wurden gleichfalls dem Verwaltungsrat der Staatsschulden übertragen, so daß der Kapitaldienst vollständig gesichert war.

Die Bagdadbahn nahm damit eine Zwischenstellung zwischen einer Staats- und einer Privatbahn ein. Staatsanleihen hatten mehr Aussicht auf Erfolg als einfache Schuldverschreibungen der Gesellschaft selbst, da hinter ihnen der Staat mit seiner Kreditkraft stand. Die Bagdadbahngesellschaft hatte entsprechend ihrem Charakter als Betriebsgesellschaft nur für das Betriebskapital aufzukommen. Für dieses Betriebskapital garantierte die Regierung eine Bruttoeinnahme von 4 500 Franken pro km, zusätzlich 40 % des Überschusses über 10 000 Franken. So konnte die Gesellschaft mit einem zu 50 % eingezahlten Aktienkapital in Höhe von 15 Mill. Franken auskommen. Die restlichen 50 % wurden im Jahre 1911 für den Bau der Zweiglinie Toprakale - Iskenderun abgerufen.

Den Bau dieser Strecke übertrug man gegen eine Pauschalsumme einer für diesen Zweck gegründeten "Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Konia - Eregli - Bulgurlu", an deren Kapital in Höhe von 3 Mill. Mark sich die AEBG mit 10 % beteiligte. Die Baukosten lagen niedriger als die Erlöse der von der Regierung für diesen Zweck ausgegebenen An-

---

1) 54 Mill. x 0,087538 % = 47 270
   54 Mill. x 4 % = 2 160 000
   2 207 270

2) Vgl. oben, S. 65.

3) Vgl. Morawitz, Ch.: a.a.O., S. 489.

leihe. Der Überschuß betrug 3 696 061 Franken. Er stellte in der Gesamtsumme Schulden der Regierung dar und mußte von ihr verzinst und getilgt werden und stand der Gesellschaft für andere Zwecke zur Verfügung. Das war auch von der Gesellschaft nach ihrer Vorkalkulation erwartet worden, als sie, wie oben erwähnt, Obligationen in Höhe von 4 Mill. Franken nominal zurückhielt. Diese Strecke konnte am 25. Oktober 1904 fertiggestellt und dem Betrieb übergeben werden.

31552. Fortführung des Bahnbaus und seine Finanzierung

Nach der Fertigstellung der Strecke Konia - Bulgurlu trat eine mehrjährige Baupause ein. Diese war durch die Politik der europäischen Mächte der Türkei gegenüber bedingt. Sie weigerten sich, und hier in erster Linie England, Maßnahmen zur Sanierung der türkischen Finanzen, insbesondere des Zollwesens, zuzustimmen, Maßnahmen, deren Durchführung durch frühere Verträge an die Zustimmung der europäischen Mächte gebunden war.[1] So wurde die türkische Regierung daran gehindert, sich zusätzliche Einnahmen zu beschaffen, die dem Weiterbau der Bahn zur Verfügung gestellt werden konnten. Erst 1908 fand sich die Regierung in der Lage, der Gesellschaft neue, vollwertige Pfänder anzubieten.

So erfolgte am 2. Juni 1908 die erste Zusatzkonvention, in der die Baudurchführung von 840 km bis Tell-el-Helif und die dafür von der Regierung geleistete Garantie geregelt wurden.[2]

Für die zu begebende Anleihe in Höhe von 108 Mill. Franken, deren Dienst 4 414 541 Franken ausmachte, leistete die Regierung 200 000 türk. Pfund aus den Überschüssen ihrer Einkünfte ("anciens revenus"), die dem Verwaltungsrat der Staatsschulden unterstanden; außer ihnen verpfändete man

---

1) Vgl. Helfferich, K.: a.a.O., Bd. 3, S. 56 und 142.
2) Mühlmann, C.: a.a.O., S. 379.

noch die Hammelsteuer der Provinzen Konia, Adana und Aleppo, die im Durchschnitt jährlich 295 000 türk. Pfund betrug. So war der Anleihedienst um mehr als das Doppelte gedeckt.[1)]

Am 9. März 1910 und 21. März 1911 erfolgten noch zwei weitere Zusatzkonventionen, in denen die Fortführung der Bahn von Tell-el-Helif bis Bagdad (653 km) und die Zweiglinie von Toprakale nach Iskenderun festgelegt wurden. Hier verzichtete man auf eine Garantie seitens der Regierung, da die bis dahin geleisteten Garantien für die noch zu begebenden Anleihen ausreichend erschienen.

Den in den oben genannten Konventionen getroffenen Vereinbarungen entsprechend gab man folgende Anleihen aus:

- im Jahre 1910 eine 4 %-ige Staatsanleihe in Höhe von 108 Mill.Fr. für den Bau der Strecke Bulgurlu - Tell-el-Helif. Sie wurde am 25. 6. 1910 zum Kurs von 86,5 % emittiert;
- im Jahre 1912 eine ebenfalls 4 %-ige Anleihe in Höhe von 119 Mill. Franken für den Bau der Strecke Tell-el-Helif - Bagdad. Diese Emission wurde überhaupt nicht auf dem Kapitalmarkt untergebracht, sondern von der BBG in ihrem Portefeuille behalten. Für den Bau der Strecke Bagdad - Basra war noch eine weitere Anleihe in Höhe von 120 Mill. Franken vorgesehen, zu deren Ausgabe es jedoch nicht mehr gekommen ist.

Für die Durchführung des Bauprogramms von 1908 von Bulgurlu in Richtung Bagdad errichtete man eine eigene"Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei" am 1. Dezember 1909 in Glarus in der Schweiz, mit einem Aktienkapital von 10 Mill. Mark. Ihr Verwaltungsrat bestand aus fünf Deutschen, vier Franzosen, zwei Schweizern und zwei Österreichern.

---

1) Schmidt, H.: a.a.O., S. 45.

Um den Bau zu beschleunigen, begann man mit der Arbeit an verschiedenen Orten gleichzeitig: von Bulgurlu in Richtung Adana, von Adana und Aleppo in beiden Richtungen und ab 1912 von Bagdad in Richtung Samarra.

Bis Sommer 1914 waren zusätzlich zu den vorher gebauten 200 km Konia - Bulgurlu noch insgesamt 687 km bis Tell-Abiad, jedoch mit mehreren Lücken, und die Strecke von Bagdad bis Samarra (118 km) fertiggestellt.

Während des Krieges ging der Bau in östlicher Richtung sowie an den vorhandenen Lücken energisch vorwärts. Bis Ende des Ersten Weltkriegs konnte der Zug in östlicher Richtung durchgehend von Konia bis Nissibin (1090 km)[1] fahren. Damit waren von Konstantinopel bis Nissibin schon 1 637 km in Betrieb. Die Strecke Bagdad - Samarra wurde von den Engländern, nachdem sie Bagdad im Jahre 1917 besetzt hatten, für militärische Zwecke auf 213 km verlängert.

Nach dem Krieg begann Frankreich als Mandatsmacht in Syrien mit dem Bau der Strecke von Nissibin nach Tell Kutschuk, an der syrisch-irakischen Grenze. Dagegen zwangen die Engländer als Mandatsmacht den Irak, die nördlichste Teilstrecke, die auf dem irakischen Gebiet bereits fertiggestellt war, unter dem Vorwand mangelnder Rentabilität außer Betrieb zu setzen.

Nachdem der Irak im Jahre 1932 seine politische Selbständigkeit erhalten hatte, erwarb die irakische Regierung im Jahre 1936 die Eisenbahn und nahm die Bahnbauten wieder auf.

Endlich, am 17. Juli 1940, konnte der Taurus-Expreß von Haider Pascha bis Bagdad durchgehend fahren.

---

1) Geschäftsbericht der Bank für Orientalische Eisenbahnen vom Jahre 1917.

Übersicht über das angelegte Kapital der BBG[1)]

Jahr	Bezeichnung	Höhe der Aufl. in Mill.Fr.	Erläuterung	Verwendungszweck
1903	Aktien zu 500 Fr./Stck	15	zu 50% eingezahlt	
1903	Obligationen Serie I	54	4%ige Obligationen, zu 86,4% emittiert	für den Bau der Strecke Konia-Bulgurlu
1910	Obligationen Serie II	108	4%ige Obligationen,zu 86,5% emittiert	für den Bau der Strecke Bulgurlu-Tell-el-Helif
1911	-	-	Einzahlung der zweiten 50% des Aktienkapitals von 1903	für den Bau der Linie Toprakale-Iskenderun
1912	Obligationen Serie III	119	4%ige Obligationen, von der BBG übernommen	für den Bau der Strecke Tell-el-Helif - Bagdad

Aktienkapital = 15 Mill. Franken, eingezahlt 15 Mill.
Obligationen = 281 Mill. Franken, ?

1) Vgl. Mühlmann, C.: a.a.O., S. 385.

3156. Exkurs über die Verständigung zwischen Deutschland, Frankreich und England

Es ist hier noch zu erwähnen, daß in den Jahren 1913/14 langwierige Verhandlungen zwischen den Deutschen, Franzosen, Engländern und Türken geführt wurden, um unter anderem die der Bagdadbahn im Wege stehenden Hindernisse zu beseitigen.

Gegenüber Frankreich verzichtete man von deutscher Seite auf die teils nach der Konzession für die Anatolische Eisenbahn (1893), teils nach der Bagdadbahnkonzession (1903) bestehenden Vorrechte auf die Linie Ankara - Sivas in Richtung Diarbekir[1] zugunsten des von den Franzosen erstrebten ostanatolischen Netzes. Demgegenüber gab Frankreich seinen Widerstand gegen die Bagdadbahn auf, und die französische Gruppe schied aus dem Bagdadbahnunternehmen aus.

Den Engländern gegenüber gestand Deutschland zu:

- auf die Verlängerung der Bahn über Basra hinaus in Richtung des Golfes endgültig zu verzichten; die Weiterbeförderung zum Golf sollte per Schiff auf dem Schatt-el-Arab erfolgen, und zwar durch eine englische Gesellschaft mit 20 %-iger Beteiligung von deutschem Kapital; dafür gab England sein Einverständnis zum Bau der Bahn bis Basra und die Zusage, keine Konkurrenzbahn zu bauen oder zu unterstützen;
- die Beteiligung einer englischen Finanzgruppe am Kapital der BBG und die Einräumung von zwei Sitzen im Verwaltungsrat der Gesellschaft; die Beteiligung kam nicht zustande;
- die Einräumung einer 40 %-igen englischen Beteiligung an den Gesellschaften, die für den Bau und Betrieb der Hafenanlagen in Bagdad und Basra von der BBG errichtet werden sollten;
- Deutschland hielt sich von den von dem englischen Ingenieur Willcocks im Irak in Angriff genommenen Bewässerungsprojekten fern.

---

1) Vgl. oben, S. 52.

Ferner vereinbarte man noch folgendes:

- die türkische und deutsche Beteiligung zu je 20 % an der mit Monopolrechten ausgestatteten englischen Gesellschaft für die Schiffahrt auf Euphrat und Tigris;

- an der Erschließung des Ölvorkommens im Irak sollten
  die englische Kapitalbeteiligung 50 %
  die deutsche Kapitalbeteiligung 25 %
  die der Gruppe der Niederländischen Königlichen Petroleum-Gesellschaft 25 %
  betragen.[1)]

Die deutsch-französischen Veträge wurden am 15. Februar 1914 abgeschlossen; genau fünf Monate später waren die deutsch-englischen Verträge unterschriftsreif. Ehe jedoch die Unterschriften geleistet werden konnten, brach der Erste Weltkrieg aus.[2)]

---

1) Vgl. IPC-Kapitel.
2) Mühlmann, C.: a.a.O., S. 383.

3157. Die Betriebsergebnisse der AEBG und der BBG

Den Betrieb der von der Bagdadbahngesellschaft (BBG) gebauten Strecken übertrug man der AEBG. So mußten die Betriebseinnahmen der Bagdadbahn von den beiden Gesellschaften geteilt werden. Nach welchem Schlüssel diese Verteilung vorgenommen wurde, ist aus den Geschäftsberichten der Gesellschaften nicht zu entnehmen.

Unter anderem waren für die Betriebseinnahmen zwei Quellen von großer Bedeutung: die Beförderung der Ernteerzeugnisse und Militärtransporte.

So stiegen z.B. die Betriebseinnahmen der AEBG von rund 5,2 Mill. Franken im Jahre 1896 auf rund 10,8 Mill. Franken im Jahre 1897 durch Militärtransporte für den griechisch-türkischen Krieg. Ein ähnlicher Anstieg war im Jahre 1911/12 während des Tripoliskriegs zu verzeichnen. Dagegen gingen die Einnahmen in den Jahren 1908/09 aufgrund einer Mißernte zurück.

Diese Einnahmen hatten aber noch keinen Einfluß auf die Gesamteinnahmen, da sie immer noch unter der pro km garantierten Summe lagen, und die Regierung den fehlenden Betrag entrichtete. Dadurch blieben die Gesamteinnahmen pro km relativ konstant.

Der Einfluß der Betriebseinnahmen auf die Gesamteinnahmen machte sich erst bemerkbar, als sie über die garantierte Summe hinausgingen, da die Regierung nur einen Teil des Überschusses in Anspruch nahm. Das war aber bei den beiden Gesellschaften, wie aus den folgenden Tabellen ersichtlich ist, nur in den letzten Jahren vor und während des Ersten Weltkriegs der Fall, als die Bahn für Militärtransporte in größerem Umfang in Anspruch genommen wurde.

Von Bedeutung für die beiden Gesellschaften waren weiterhin die Zinserträge. Von den erzielten Gewinnen wurden nur 5 bis 7 % auf das eingezahlte Kapital ausgeschüttet. Den Rest hielt man zurück, so daß sich große Summen an Reserven bildeten - sie erreichten bei der AEBG im Jahre

1917 rund 24 Mill. Franken -. Diese legte man in Wertpapieren an, die hohe Zinserträge brachten.

Kapitaldienste hatte nur die AEBG für die von ihr ausgegebenen Anleihen zu leisten, während die türkische Regierung die Kapitaldienste für die Bagdadbahn-Anleihen leistete. Nach Ausbruch des Krieges hatte aber auch die BBG höhere Zinsaufwendungen zu leisten, da sie hohe Kredite für den Weiterbau der Bahn in Anspruch nehmen mußte; denn nun war die Unterbringung von Staatsanleihen auf den Kapitalmärkten unmöglich. Es ist noch zu erwähnen, daß man mit der Tilgung des Aktienkapitals angefangen hatte. Es war vorgesehen, daß bis zum Ablauf der Konzessionsdauer sämtliche Aktien getilgt werden sollten, da die Bahnanlagen der türkischen Regierung zufallen sollten.

Die Inhaber der getilgten Aktien erhielten Genußscheine, die zu einer Dividendenbeteiligung berechtigten.

In den folgenden Tabellen sind die wichtigsten Posten der Betriebsergebnisse der beiden Gesellschaften zusammengestellt: die Betriebseinnahmen, die Garantieleistungen der Regierung bzw. die an sie geleisteten Abgaben, die Betriebsausgaben, der Betriebsüberschuß und der Reingewinn.[1)]

---

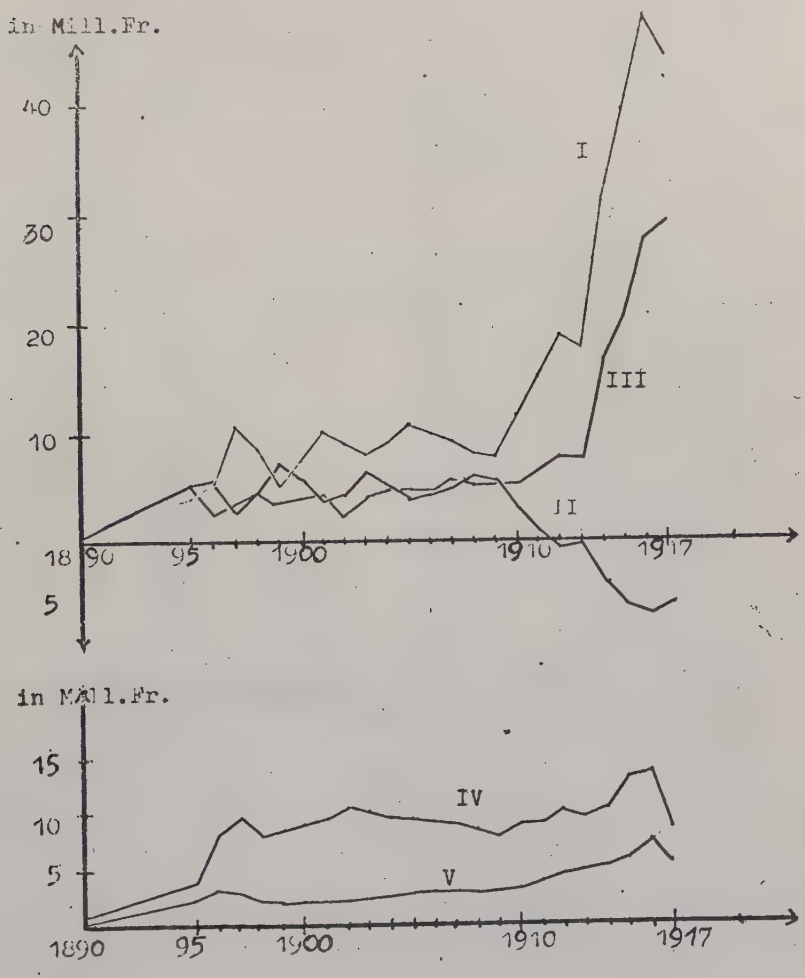
1) Zusammengestellt nach den vorhandenen Geschäftsberichten der beiden Gesellschaften.

Betriebsergebnisrechnung der AEBG in Mill. Franken[1)]

Jahr	Betriebs-einnahmen	Garantie-Leistung der Reg. bzw. Ab-gaben(-)	Betriebs-ausgaben	Über-schuß	Reingewinn laut Bilanz
1890	1,14	0,75	0,53	1,36	0,77
95	3,92	5,27	5,19	4,-	2,43
96	5,19	5,82	2,57	8,44	3,30
97	10,76	2,62	3,73	9,65	3,08
98	8,40	4,46	4,54	8,32	2,37
99	5,17	7,07	3,65	8,59	2,06
1900	7,45	5,72	3,82	9,35	2,27
01	10,01	3,77	4,12	9,66	2,30
02	9,20	3,92	2,40	10,72	2,35
03	8,38	6,11	4,17	10,32	2,46
04	9,13	5,12	4,50	9,75	2,54
05	10,80	3,60	4,71	9,69	2,92
06	9,88	4,16	4,80	9,24	3,05
07	9,61	4,81	5,41	9,01	3,08
08	7,99	5,91	5,31	8,59	2,92
09	7,86	5,55	5,25	8,16	3,09
10	11,50	2,92	5,34	9,08	3,38
11	15,10	0,72	6,58	9,24	4,08
12	18,84	-0,99	7,69	10,16	4,63
13	17,89	-0,53	7,59	9,77	4,97
14	31,27	-4,11	16,73	10,43	5,17
15	39,68	-6,08	20,57	13,03	6,92
16	48,17	-7,-	27,62	13,55	7,50
17	44,44	-6,31	29,34	8,79	5,62

1) Die Zahlen sind auf- bzw. abgerundet.

Grafik zur "Betriebsergebnisrechnung der AEBG"



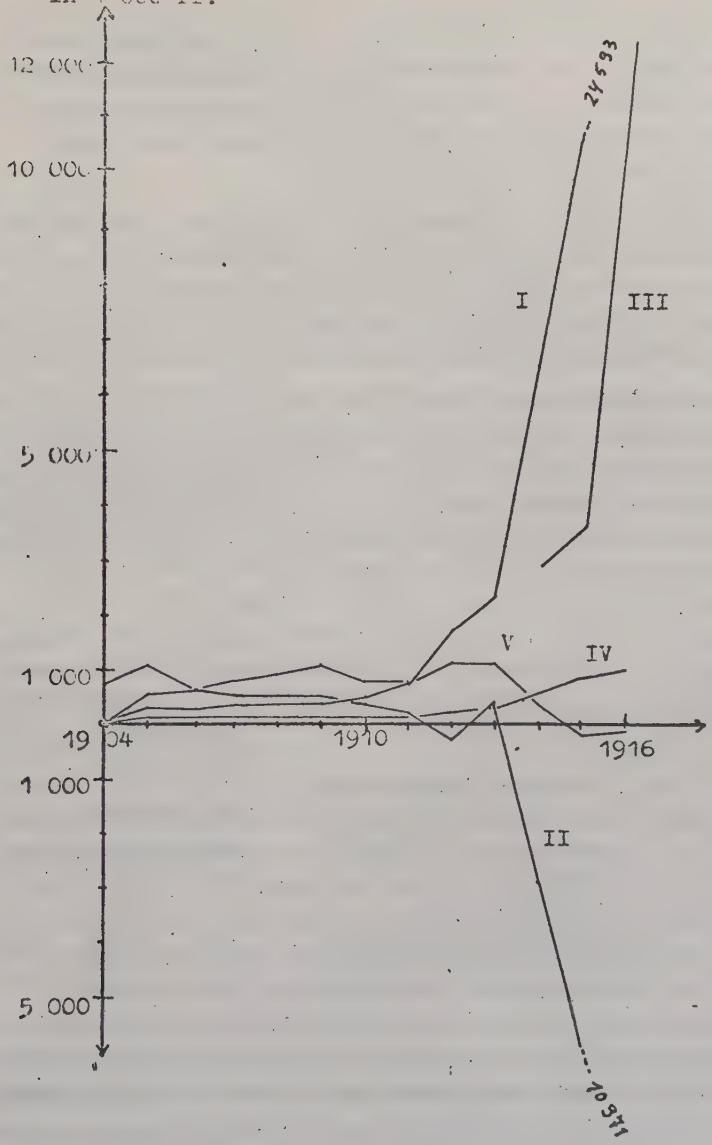
I = Betriebseinnahmen
II = Garantieleistung der türkischen Regierung bzw. an sie geleisteten Abgaben
III = Betriebsausgaben
IV = Überschuß
V = Reingewinn laut Bilanz

Betriebsergebnisrechnung der BBG in 1 000 Franken[1]

Jahr	Betriebs-einnahmen	Garantie-leistung der Reg. bzw. Ab-gaben(-)	Betriebs-ausgaben	Über-schuß	Reingewinn[2] laut Bilanz
1903					270
04	69	97		29	783
05	323	574		158	1 138
06	274	624		158	645
07	351	546		157	730
08	368	529		157	915
09	387	510		157	1 161
10	514	381		155	788
11	741	238		168	796
12	1 738	- 279		257	1 112
13	2 338	416		280	1 147
14	6 565	- 2 940	3 080	545	405
15	10 559	- 5 901	3 805	854	- 220
16	24 593	-10 971	12 603	1 018	- 142

1) Die Zahlen sind auf- bzw. abgerundet.
2) Der Reingewinn setzt sich aus dem Betriebsüberschuß und den Zinserträgen aus Wertpapieren zusammen.

Grafik zur "Betriebsergebnisrechnung der BBG"
in 1 000 Fr.



I = Betriebseinnahmen
II = Garantieleistung der türkischen Regierung bzw. an sie geleisteten Abgaben
III = Betriebsausgaben
IV = Überschuß
V = Reingewinn laut Bilanz

3158. Nachtrag zur AEBG

Im Januar 1918 gingen die AEBG und ihre Tochtergesellschaften in die Verwaltung englischer Kommissare über. Gleichzeitig stellte man die Geschäftsberichte ein. Außerdem entließ man das vorhandene Personal und ersetzte es durch englisches und türkisches.

Im September 1923 erreichte die AEBG nach zahlreichen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden die Zusage zur Rückgabe eines Teils der Anatolischen Bahnen. Am 23. April 1924 beschloß die türkische Regierung jedoch den Rückkauf dieser Bahnen und die Aufnahme des Betriebs der Bagdadbahn.

Die AEBG war damit nicht einverstanden. So kam es zu Verhandlungen, die mit einem Abkommen am 10. Dezember 1928 zum Abschluß kamen. Die AEBG sollte danach als Aktiengesellschaft fortbestehen; die türkische Regierung erwarb dabei folgende Posten von der AEBG und ihren Tochtergesellschaften:

Stück	Bezeichnung	Nominalwert	vorher eingezahlt zu
989	Aktien der AEBG	500 Fr./Stck.	100 %
5 690	Aktien der AEBG	500 Fr./Stck.	60 %
127 000	Aktien der AEBG	500 Fr./Stck.	25 %
73 498	4,5 %-ige Obligationen der AEBG, Serie I-III	500 Fr./Stck.	-
15 850	Aktien der Hafengesellschaft Haider Pascha	500 Fr./Stck.	100 %
6 000	- idem -	500 Fr./Stck.	85 %
10 951	Vorzugsaktien der Mersina-Tarsus-Adana-Eisenbahngesellschaft	2 ₺ /Stck.	100 %
3 107	4 %-ige Obligationen der gleichen Gesellschaft	20 ₺ /Stck.	-

Die unbezahlten Kupons, alle dazugehörenden Rechte und Pflichten sowie alle sonstigen Rechte der Gesellschaften waren in dem Kaufpreis von 46 750 000 Franken eingeschlossen. Dieser war in Raten zu je 9 350 000 Franken zu zahlen. Der Terminplan sah folgendermaßen aus:

- erste Halbrate am 31. Dezember 1928 (nach Ratifizierung des Vertrages),
- zweite Halbrate Mai 1929,
- zweite Rate November 1929,
- die restlichen drei Raten in Abständen von je einem Jahr.

Durch diesen Vertrag bekam die türkische Regierung die Aktienmajorität der drei Gesellschaften.

Gleichzeitig wurden Verträge über den Rückkauf der Linien, der Anlagen und des sonstigen Zubehörs geschlossen.

Für die Eisenbahnlinien und alles, was dazugehörte, hatte die türkische Regierung beginnend mit dem 1. Januar 1929 bis zum 5. März 2002 auf Gold basierende Annuitäten in vierteljährlichen Raten zu leisten. Basis für die Annuitäten waren 50 % des Nominalwerts der Obligationen und Aktien ab 1929. Die Zahlungen sollten in Schweizer Franken erfolgen. Als Garantie dienten die unwiderruflich verpfändeten Nettoeinnahmen der Linien, dazu, falls erforderlich, Steuereinkünfte. Sollte die AEBG aufgelöst werden, ging das Recht auf diese Annuitäten auf die Obligationäre und Aktionäre über.

Die Aktien erhielten einen festen Jahreszins von 2 1/4 % auf das eingezahlte Kapital. Alle unbezahlten Aktiencoupons (sofern nicht verjährt) bis einschließlich 1917, alle Dividendencoupons der Geschäftsjahre 1919 bis 1928 (Dividende 4,5 % p.a.) wurden in Gutscheine mit 50 % des ursprünglichen Nennwerts umgetauscht. Diese Gutscheine (je 450 Schweizer Franken) waren unverzinslich und sollten in 25 gleichen Jahresraten ab dem 1. Juli 1933 eingelöst werden. Zins- und Dividendencoupons verfielen, wenn sie nicht bis 31. Dezember 1929 umgetauscht wurden.

Die Tilgung aller Verpflichtungen sollte entweder durch Rückkäufe oder durch Auslosung erfolgen. Ausgelost sollte werden, wenn ein Rückkauf unter 50 % des Nennwerts nicht möglich war.

316. Die Hedschasbahn

Nicht der wirtschaftlichen Bedeutung, sondern der Eigenart der Finanzierung und des Baus wegen ist es von Interesse, auf die Hedschasbahn (Damaskus - Mekka) einzugehen.

Als am 1. Mai 1900 eine Irade des türkischen Sultans bezüglich des Baus der Hedschasbahn als Staatsbahn ohne jegliche Hilfe von außen erfolgte, fand der Plan, wie M. Hecker meint,[1] in Europa angesichts der früheren Erfahrungen mit staatlichen Bahnbauten in der Türkei nur Spott und Unglauben. Man verfolgte mit großem Interesse, wie der Staat die Geldmittel, die auf 180 bis 200 Mill. Franken veranschlagt wurden, aufbringen, sowie die technischen Schwierigkeiten und die politischen Widerstände überwinden würde. Dagegen traf der Plan in der islamischen Welt auf große Begeisterung, die in den umfangreichen Spenden als Beitrag zur Finanzierung der Bahn zum Ausdruck kam.

3161. Beseitigung der politischen Widerstände

Die politischen Widerstände der sich fur Syrien interessierenden Mächte Frankreich und England wurden mit Geldopfern an die Gesellschaften beseitigt, die an den syrischen Eisenbahnen beteiligt waren. Die türkische Regierung kaufte am 19. November 1902 von der englischen Gesellschaft Syria Ottoman Company für 3,5 Mill. Franken eine im Jahre 1891 erteilte Konzession zurück. Diese erstreckte sich auf den Bau einer Eisenbahn von Akka bzw. Haifa nach Damaskus und auf den Bau eines Hafens in einer dieser beiden Städte. Davon war bereits eine Strecke von 8 km gebaut.[2] Aber als die Türkei später die Absicht zeigte, von Maan nach Akaba am Golf von Akaba eine Linie zu bauen, erzwang England die Unterlassung des Baus mit der Drohung,

---

1) Hecker, M.: Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei, im: Archiv für Eisenbahnwesen, 37. Jg., Berlin 1914, S. 1063.
2) Vgl. Die Hedschasbahn, im: Archiv für Eisenbahnwesen, 39. Jg., Berlin 1916, S. 290.

es werde mit seiner Flotte vor Konstantinopel erscheinen.[1] Da der Golf von Suez und das Rote Meer im Einflußbereich Englands lagen, erschien es der englischen Regierung nicht tragbar, daß die Türkei als Gegner eine Verbindung zu diesem Gebiet bekommen sollte.

Mit der französischen Gesellschaft "Damas-Hama et prolongement" trat die türkische Regierung in Verhandlungen ein, um die Bahnstrecke Damaskus - Mserib (101 km) zu kaufen, die der erste Teilabschnitt der Hedschasbahn hätte sein können. Da der von der Gesellschaft für diese Strecke verlangte Preis in Höhe von 7 Mill. Franken der Regierung zu hoch erschien, entschloß man sich, eine Parallelbahn von Damaskus nach Dera zu bauen. Die Gesellschaft stellte daraufhin Entschädigungsansprüche, weil ihr durch die Parallelbahn Einnahmen entgehen würden. Nach langen Verhandlungen wurde sie durch Übereinkommen vom 18. Mai 1905 mit 3,4 Mill. Franken und einer Konzession für die Bahn Hama - Aleppo abgefunden.[2] Das war für die türkische Regierung zwar in finanzieller Hinsicht ein schlechtes Geschäft, da sie für die Parallelbahn mehr als 3,5 Mill. Franken aufwenden mußte. Auf jeden Fall bekam sie aber freie Hand, die Hedschasbahn und ihre Zweiglinie bis zum Mittelmeer zu bauen.

3162. Zweck und Bedeutung der Bahn

31621. Die wirtschaftliche Seite

Die alte Karawanenstraße, zu der die Hedschasbahn parallel laufen sollte, war seit dem Bau des Suezkanals ohne Bedeutung für den Güterverkehr zwischen dem Indischen Ozean und dem Mittelmeer.
Von wirtschaftlicher Bedeutung war die erste Strecke der Hauptlinie Damaskus - Dera (123 km), da sie durch das Huran-Gebiet, die Kornkammer Syriens, führte. Aber in

---

1) Vgl. Schmidt, H.: a.a. O., S. 126.
2) Vgl. Hecker, M.: a.a. O., S. 1065.

diesem Gebiet war schon, wie bereits erwähnt, eine Bahn vorhanden. Weiter bestanden gute wirtschaftliche Aussichten für die Strecke Dera - Maan (336 km), insbesondere, wenn die Verbindung mit dem Hafen Akaba am Roten Meer zustandegekommen wäre.

Eine wirtschaftliche Entwicklung im Gebiet zwischen Maan und Medina (843 km) war nicht zu erwarten, da mit Ausnahme von manchen Oasen das Land verödet und wasserlos war. Es bestand aber die Moglichkeit, die Hauptstrecke durch Zweiglinien von Medina nach Jambo und von Mekka nach Dschedda mit dem Roten Meer zu verbinden. Dies wäre von wirtschaftlicher Bedeutung gewesen. Von größerer wirtschaftlicher Bedeutung waren die Zweiglinien Haifa - Dera (162 km) durch das Jordantal, Beled-El-Scheich (bei Haifa) - Akka (17 km) und Affule - Dschenin (17 km), die den Ausgangspunkt einer Linie Haifa über Nablus nach Jerusalem (140 km) darstellte, ferner eine Zweiglinie Dera - Bosra (39 km). Alle diese Zweiglinien führten durch fruchtbare Ebenen und hatten durch Haifa einen Zugang zum Mittelmeer. Was den Personenverkehr betraf, war die Pilgerfahrt nach den heiligen Städten Mekka und Medina von großer Bedeutung. Die Einnahmen aus dem Pilgerverkehr machten im Durchschnitt rund 70 % der Einnahmen aus dem gesamten Personenverkehr und rund 40 % der Betriebseinnahmen aus.

31622. Die politische Seite

Das offensichtliche Ziel der Hedschasbahn war die Erleichterung der Wallfahrt nach den heiligen Städten Mekka und Medina. Die Pilger, die vorher mit Karawanen von Damaskus nach Medina (1 302 km) rund 40 Tage benötigten, konnten diese Strecke mit der Bahn innerhalb von ca. 54 Stunden zurücklegen.

In politischer Hinsicht bedeutete das eine Stärkung des Ansehens des Sultans als Kalif, d.h. als religiöses Oberhaupt in der islamischen Welt. Tatsächlich erreichte man auch

dieses Ziel, wenngleich die Bahn nicht bis Mekka gebaut wurde.

Der Hauptzweck der Bahn aber war, die Herrschaft der türkischen Regierung in Arabien und seinen Südteilen zu festigen. Diese Gebiete waren Brennpunkte, die mangels schneller Verbindungen für das Militär nur schwer zu erreichen waren und sich daher leicht der türkischen Herrschaft entziehen konnten.

Die Regierung in Konstantinopel konnte weder ihre Autorität in diesen Gebieten behaupten, noch die Einwohner für die Unterstützung ihrer Aktionen in anderen Gebieten des Reiches heranziehen. Durch die Bahn hoffte man nicht nur, diese Brennpunkte unter Kontrolle zu bringen, sondern auch dem zunehmenden englischen Einfluß in Arabien zu entziehen.

Die Bedeutung der Bahn in dieser Hinsicht wurde im Winter 1910/11 offensichtlich, als die türkische Regierung ihre Autorität bei der Bevölkerung in Südsyrien und in Ost-Jordanien in kurzer Zeit zur Geltung bringen konnte und sie mehr als früher der Steuer- und Dienstpflicht unterwarf.[1)]

Man dachte auch daran, die Bahn bis Sanaa, der Hauptstadt der Provinz Jemen, fortzusetzen, da der Jemen immer ein Aufstandsgebiet war.

Am 24. August 1909 erhielt ein französisches Syndikat eine Konzession für den Bau einer Bahn zwischen Sanaa und Hodeida, einer Hafenstandt am Roten Meer. Die Baukosten stellte die türkische Regierung durch eine Anleihe in Höhe von 22 727 500 Franken zur Verfügung, die im März 1911 an der Pariser Börse zum Kurs von 92 % untergebracht wurde.[2)]

---

1) Vgl. Die Hedschasbahn, Archiv für Eisenbahnwesen, 39. Jg., Berlin 1916, S. 291.
2) Vgl. Schmidt, H.: a.a.O., S. 131.

3163. Organisation, Kapitalbeschaffung und Bahnbau[1)]

Die Leitung des ganzen Werkes lag am Anfang in der Hand der Hedschasbahn-Kommission, deren Sitz in Konstantinopel war und an deren Spitze der Großwesir (Kanzler) stand. Da die Arbeiten später fast ausschließlich vom Militär durchgeführt wurden, übertrug man die Leitung dem Kriegsministerium und unterstellte sie schließlich als fromme Stiftung dem Scheich El-Islam.

Die Leitung des Verkehrs-, Fahr- und Bahnerhaltungsdienstes sowie die Bauleitung befanden sich in Haifa. Die Hauptleitung des Baus lag in Händen des deutschen Ingenieurs Meisner Pascha[2)].

Zur Beschaffung des Kapitals waren folgende Möglichkeiten vorhanden:[3)]

- Spenden der Bevölkerung; durch geschickte religiöse Motivierung des Bahnbaus gelang es, diese Finanzierungsquelle zu erschließen. Um den Spendenfluß zu erhöhen, gab man Förderermedaillen in Nickel, Silber und Gold - je nach Höhe der Spende - aus.
  Innerhalb von acht Monaten (bis Ende 1901) gingen so über 9,5 Mill. Franken an freiwilligen Beiträgen ein. Im Durchschnitt stammten rund 31 % der zum Bau der Bahn zur Verfügung gestellten Mittel einschließlich der Betriebseinnahmen aus freiwilligen Spenden.
- Regelmäßige Steuern, Taxen, Stempelabgaben und Gehaltsabzüge der Staatsbeamten; diese sollten jährlich rund 5,5 Mill. Franken einbringen.
- Unregelmäßige Einnahmen, wie z.B. Erlöse aus dem Verkauf aller beim Bairam-Fest geschlachteten Hammel oder Geldleistungen für die Befreiung von Fronarbeiten.

---

1) Blanckenhorn, Max: Die Hedschasbahn, in: Zeitschrift der Gesellschaft fur Erdkunde zu Berlin, Berlin 1907, S. 226; Archiv für Eisenbahnwesen, 39. Jg., Berlin 1916, S. 295.
2) im Jahre 1906 zum Pascha ernannt.
3) Blanckenhorn, M.: a.a.O., S. 224; Archiv für Eisenbahnwesen, 32. + 33. Jg., Berlin 1909/10; Auler, Karl: Die Hedschasbahn, in: Petermanns Mitteilungen, Ergänzungshefte 154 + 161.

- Eine Steinkohlen-Konzession der Bahn-Kommission im Norden der Türkei am Schwarzen Meer, sowie eine Konzession zur Ausbeutung aller Bodenschätze in Ostjordanien, im Jordantal und am Toten Meer.

- Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb.

Die Geldmittel aus all diesen Quellen wurden an einen besonderen Fonds abgeliefert, der der Hedschasbahn-Kommission zur Verfügung stand.

Andererseits wurden Maßnahmen ergriffen, durch die der Bahn-Kommission Vorrechte eingeräumt wurden, um Ausgaben zu sparen. Zu diesen Maßnahmen gehörte "die unumschränkte Verfügung des Sultans als absoluten Herrschers über den Grund und Boden. Was an Gelände nötig ist, wird im Staatsinteresse in Anspruch genommen, ohne daß die Eigentümer viel gefragt werden, die übrigens, soweit sie Mohammedaner sind, aus religiösen Gründen gern durch freiwilliges Abtreten ihres Besitzes zum Gelingen des frommen Werkes beitragen"[1],

Die für Brücken, Durchlässe, Bahnstationen und dergleichen benötigten Steine wurden aus den in der Umgebung liegenden Steinbrüchen ohne erhebliche Kosten gewonnen. Das notwendige Holz lieferte die in Bahnnähe wohnende Bevölkerung, teilweise (dabei oft zwangsweise) unentgeltlich.[2]

Zur Lösung der Arbeitskräftefrage zog man militärische Einheiten in größerem Umfang heran. Im Jahre 1906 waren rund 5 650 Soldaten mit dem Bahnbau beschäftigt. Je weiter die Bahnbauten in die Wüste vordrangen, desto mehr brauchte man Arbeitskräfte, nicht nur für den Bau, sondern auch für die Versorgung, da die Lebensmittel von Damaskus, das Baumaterial von Haifa, und das Wasser von entfernt liegenden Brunnen zu den Bauorten transportiert werden mußte.

Im Jahre 1908 war die Anzahl der beschäftigten Soldaten auf 7 000 Mann gestiegen.[3]

---

1) Auler, K.: a.a.O., Heft 154, 1906, S. 27.
2) Blanckenhorn, M.: a.a.O., S. 224.
3) Vgl. Auler, K.: a.a.O., Heft 161, 1908, S. 59.

Zuletzt belief sich diese Anzahl auf rund 9 500 Mann.[1)]

Die Ausgaben für Löhne und Gehälter der Truppen, die nach dem Dienstgrad weiterbezahlt wurden, sowie für Verpflegung, Bekleidung und dergleichen, bestritt man nicht aus dem Bahnfonds, sondern aus den Mitteln des Kriegsministeriums. Deshalb sind diese Ausgaben nicht in den Baukosten enthalten.

Aus dem Bahnfonds bezahlte man lediglich die Akkordprämien, und zwar nach den Sätzen, nach denen die Zivilhandwerker bezahlt wurden. Die Soldaten, die keine Akkordarbeit geleistet hatten, wie z.B. bei Erkundung, Vermessung und Versorgung, sowie die Offiziere und Unteroffiziere bekamen eine im Verhältnis zu den Akkordprämien stehende tägliche Zulage.[2)]

So griff man zu allen möglichen Mitteln, um die Baukosten zu verringern, ohne daß deswegen die Durchführung des Baus litt; die Überlegung, die Bahn schmalspurig zu bauen, basierte auf demselben Gedanken.

Trotz der vielen Zusatzbauten - auf der Zweiglinie Haifa - Dera waren über 443 Brücken und Durchlässe, sowie acht Tunnels, und auf der Hauptlinie 1 532 Brücken und Durchlässe, sowie zwei Tunnels[3)] - waren die Kosten relativ gering. Sie betrugen insgesamt nach dem Stand im Jahre 1330 (1914/15) im Durchschnitt 64 752 Franken pro km, einschließlich der Kosten der Stationsgebäude und dergleichen. Erstaunlich waren aber die großen Leistungen, die die Truppen trotz aller Schwierigkeiten - heißes Klima, Wassermangel, lange Transportwege für Material und Lebensmittel, Stockungen der Materiallieferungen während der Pilgerzeit - bei dem Bahnbau vollbracht hatten. Innerhalb von acht Jahren waren 1 465 km, davon 1 302 km auf der Hauptlinie Damaskus - Medina und der Rest auf den Zweig-

---

1)Vgl. Hecker, M.: a.a.O., S. 1065.
2) Vgl. Auler, K.: a.a.O., Heft 161, S. 60.
3) Vgl. Hecker, M.: a.a.O., S. 1313.

linien, fertiggestellt worden. Das ist eine durchschnittliche Jahresleistung von 183 km. Allein im Jahre 1908 waren 323 km Eisenbahn gebaut worden.

Hinsichtlich der Kapitalbeschaffung und -verwendung liegen keine vollständigen Angaben vor. Trotzdem wird hier der Versuch gemacht, ein Bild davon zu geben.

Nach dem Abschluß des Rechnungsjahres 1323 (islamische Zeitrechnung), das entspricht dem 31. Juli 1907, betrugen bis dahin die Gesamteinnahmen aus den vorher genannten Quellen 72 470 232 Franken. Davon waren schon 64 367 611 Franken für den Bahnbau ausgegeben worden, so daß ein Überschuß von 8 102 621 Franken bestand.[1] Nach dem Geschäftsbericht des Jahres 1330 (1914/15) stellen sich die jährlichen Gesamteinnahmen und -ausgaben, sowie die Baukosten und die in Betrieb genommenen Kilometer zu diesem Zeitpunkt wie folgt dar:

Angaben in Mill. Franken[2]

Jahr	Gesamt-einnahmen	Gesamt-ausgaben	Kumul. Über-schuß	Stand der Bau-kosten	Betriebs-länge in km
1326 (1910/11)				88,50	1 465
1327 (1911/12)	11,56	8,01	3,55	91,76	1 465
1328 (1912/13)	8,04	8,83	2,76	94,88	1 469
1329 (1913/14)	7,66	8,71	1,71	98,04	1 518
1330 (1914/15)	9,44	9,63	1,52	102,63	1 585

1) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, 33. Jg., Berlin 1910, S. 461.
2) Zusammengestellt nach dem Gesellschaftsbericht des Jahres 1330 (1914/15) in türkischer Sprache; die Zahlen wurden auf- bzw. abgerundet.

Der Weiterbau der Bahn von Medina nach Mekka schien finanziell gesichert zu sein. Aber der Erste Weltkrieg bedeutete nicht nur ein Ende des weiteren Ausbaus, sondern sogar eine endgültige Stillegung der Linie. Nach der Sprengung der Strecke während des Kriegs und der Aufteilung des arabischen Raumes in Mandatsgebiete Englands und Frankreichs dachte niemand mehr daran, die vorhandene Strecke wiederherzustellen oder gar zu erweitern. Nur die Zweiglinien und der nördliche Teil der Strecke in Syrien blieben erhalten.
Ein im Dezember 1963 zwischen der Saudi-arabischen Regierung und drei englischen Firmen abgeschlossener Vertrag sah die Wiederherstellung der ganzen Linie bis 1967 vor, doch die Arbeiten konnten nicht termingerecht fertiggestellt werden.[1)]

---

1) Vgl. Neue Zürcher Zeitung, Sonntag, den 16. Februar 1969, Nr. 101.

32. Erdölprojekte

321. Die Anglo-Persian Oil Company (APOC)

Die Situation in Persien im 19. Jahrhundert und um die Jahrhundertwende war nicht glücklicher als die der Türkei. Im Inneren herrschten Unordnung, soziale Unruhen und Korruption. Von außen war das Land vom Kampf der interessierten Mächte überschattet, die ihren Einfluß ausdehnen wollten.

Walther Schweer charakterisiert die üblichen Vorgänge, wie sie sich überall im 19. Jahrhundert in diesen Gebieten abspielten, wie folgt: "Stärkere fallen über das Land her, nehmen die Ausbeutung seiner Hilfsquellen an sich, schaffen dort Werte, die natürlich geschützt werden müssen, leisten Vorschüsse und wohl auch militärische Hilfe, für die sie Bürgschaften in Gestalt von Konzessionen und Handelsvorteilen erhalten, die wiederum ihren Einfluß stärken und das Land auf dem Wege der friedlichen Eroberung und gewaltsamen Beruhigung dem Stand völliger Abhängigkeit immer näher bringen."[1]

Der Wettstreit um Persien spielte sich hauptsächlich zwischen England und Rußland ab. Beide versuchten, durch Handelsverträge, Kapitalhilfe und Konzessionen das Land in ihren Einflußbereich einzubeziehen. Erst im Jahre 1907 (vom 18. bis 31. August) einigten sie sich darüber, Persien in einen nördlichen Einflußbereich Rußlands und einen südlichen Englands zu teilen. Zwischen den beiden Bereichen lag eine neutrale Zone. Der eigentliche Sinn des Vertrages bestand für England darin, Rußland vom Arabischen Golf fernzuhalten.

Die Engländer hatten seit 1872 mehrere umfassende Konzessionen in Persien erworben. Die von Baron Julius de

---

1) Schweer, Walther: Die türkisch-persischen Erdölvorkommen, Abhandlungen des Hamburgischen Kolonialinstituts, Band XXXX, Hamburg 1919, S. 57.

Reuter im Jahre 1872[1] erworbene Konzession für den Bau von Eisenbahnen und Landstraßen, für die Gründung einer Bank und die Ausbeutung von Bodenschätzen blieb ohne Erfolg, da er die dafür benötigten finanziellen Mittel nicht beschaffen konnte. Aufgrund der Rechte aus der ersten Kozession von 1872 erwarb er im Jahre 1889 eine zweite Kozession für die Gründung einer Staatsbank (Imperial Bank of Persia) mit dem Recht der Notenausgabe und für die Ausbeutung aller Bodenschätze im Persischen Reich. Zur Ausübung der in dieser Konzession erworbenen Rechte auf Abbau der Bodenschätze gründete er im Jahre 1890 eine Gesellschaft unter dem Namen Persian Bank Mining Rights Corporation Ltd.[2] Ihr wurde das Recht zur Ausbeutung sämtlicher Bodenschätze übertragen. Dieser Versuch verlief nicht glücklicher als der erste. Die Gesellschaft wurde im Jahre 1894 aufgelöst, nachdem das Kapital von rund 20 Mill. Mark verbraucht war.

Jacques de Morgan, der Leiter einer französischen Gruppe von Wissenschaftlern, die im Jahre 1890 von Persien nach Frankreich zurückkehrte, veröffentlichte im Jahre 1892 einen Bericht über die Aussichten für Ölfunde in Persien. Der Bericht fand erst im Jahre 1900 Widerhall, und zwar bei William Knox d'Arcy, der mit einer Gold-Mine in Australien ein Vermögen erworben hatte.[3]

3211. Die d'Arcy-Konzession[4]

Mit Unterstützung der englischen Diplomatie erwarb d'Arcy am 28. Mai 1901 eine Öl-Konzession für die Dauer von 60 Jahren für das ganze Persische Reich mit Ausnahme der

---

1) Vgl. Schweer, W.: a.a. O., S. 57.
2) ebenda, S. 58-59.
3) Vgl. Longrigg, S. H.: Oil in the Middle East, Its Discovery and Development, Oxford University Press, London - New York - Toronto 1968, dritte Auflage, S. 17; Mikdashi, Zuhayr: A Financial Analysis of Middle Eastern Oil Concessions 1901 - 1965, New York - Washington - London 1966, S. 9.
4) Vgl. Longrigg, S. H.: a.a.O., S. 17-22; Mikdashi, Z.: a.a.O., Part I, Chapter I; Schweer, W.: a.a.O., S.60-61.

nördlichen fünf Provinzen, die unter russischem Einfluß standen. Sie umfaßte 1/2 Mill. englische Quadratmeilen (= 1 250 000 qkm), d.h. 4/5 des Persischen Reiches.

Nach den Bestimmungen der Konzession bekam d'Arcy die ausschließlichen Rechte auf Schürfung, Gewinnung, Ausbeutung, Verkauf und Ausfuhr von Erdöl und Erdölerzeugnissen aus dem ganzen Konzessionsgebiet. Er bekam seitens der persischen Regierung alle unbebauten Ländereien unentgeltlich und die bebauten staatlichen und privaten Ländereien zu den üblichen Durchschnittspreisen zur Verfügung gestellt.
Sämtliche Ländereien sowie alle ein- und ausgeführten Materialien und Erzeugnisse sollten während der Konzessionsdauer von Steuern und sonstigen Abgaben frei bleiben. D'Arcy erhielt ferner das Monopolrecht zum Bau von Erdölleitungen zum Golf. Er war aber verpflichtet, innerhalb von zwei Jahren eine oder mehrere Gesellschaften für die Ausführung der Arbeiten zu gründen.

Die persische Regierung erhielt von dem Konzessionär 20 000 £ in bar und im Wert von 20 000 £ volleingezahlte Stammaktien an der im Jahre 1903 gegründeten Gesellschaft "First Exploitation Co.". Ferner sollte die Regierung 16 % des Reingewinns bekommen.

Die Bakhtiaren, Häuptlinge eines Stammes, in dessen Gebiet Öl gefunden wurde, erhielten volleingezahlte Stammaktien im Wert von 16 320 £ (= 3 % des Aktienkapitals), außerdem eine jährliche Summe von 3 000 £ für die Überwachung der Ölleitung und der Gesellschaftsanlagen, beginnend ab 1905.

D'Arcy konzentrierte sich bei den Bohrungen zunächst auf das südliche Gebiet, da es näher an der Küste lag und gute Aussichten auf Ölfunde bestanden. Zur Durchführung der in der Konzession festgelegten Bestimmungen wurde im Mai 1903 die First Exploitation Company mit

einem Aktienkapital von 600 000 £ gegrundet. Die Beteiligung an der Gesellschaft sah folgendermaßen aus:[1]

Kapital in 1 £-Aktien	600 000 £	
Eingezahlt		544 000 £
Davon brachte die Burmah Oil Co., an der d'Arcy stark beteiligt war,		478 460 £
die Bakhtiaren erhielten Stammaktien im Wert von		16 320 £
die persische Regierung erhielt Stammaktien im Wert von		20 000 £
der Rest ging an den Schah und andere Persönlichkeiten		29 220 £

Am 20. Mai 1905 gründete man eine zweite Gesellschaft, "The Concessions Syndicate". Das Aktienkapital betrug 100 000 £, voll eingezahlt in 1 £-Aktien. Davon brachte die Burmah Oil Co. den Hauptanteil von 94 966 £ ein.

Man entdeckte bereits im Jahre 1903/04 Erdöl, aber nicht in kommerziell verwertbaren Mengen. Das war erst der Fall am 26. Mai 1908, und zwar in Südwest-Persien (Masjid-i-Sulaiman).[2]

3212. Gründung der Anglo-Persian Oil Company (APOC)

Ein Jahr nach der Entdeckung dieser Ölquellen (im April 1909) gründete man die APOC mit einem Kapital von 2 Mill. £[3], die die vorhandenen Gesellschaften mit allen ihren Rechten und Pflichten übernehmen sollte, Der größte Teil der betreffenden Gesellschaften ging durch Kauf gegen Barzahlung von rund 380 249 £ und gegen 1 Mill. £ volleingezahlter Stammaktien in den Besitz der APOC über.[4]

---

1) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 10; Schweer, W.: a.a.O., S. 60.
2) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 18-19; Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 15.
3) Davon waren 1 Mill. Stammaktien voll eingezahlt und 1 Mill. 6 %-ige Vorzugsaktien zu 900 000 £ eingezahlt.
4) Vgl. Schweer, W.: a.a.O., S. 62.

Die First Exploitation Co. und The Concessions Syndicate blieben als Tochtergesellschaften bestehen. Um die Vereinbarungen mit den Bakhtiaren durchführen zu können (s. oben), wurde eine dritte Tochtergesellschaft, Bakhtiari Oil Co., mit einem Kapital von 400 000 £ im gleichen Jahr (1909) gegründet. Diese übernahm die Erschließung aller Ölfelder im Bakhtiaren-Gebiet, abgesehen von denen der First Exploitation Co., deren Besitz auf eine englische Quadratmeile im Maidan-i-Naftunfeld beschränkt wurde.[1] Das Kapital (388 000 £ = 97 %) brachte hauptsächlich die APOC auf. Nur 12 000 £ (= 3 %) fielen den Bakhtiaren gemäß den Vereinbarungen zu.

Bei der Gründung der APOC war neben d'Arcy, der von der Burmah Oil Co. (BOC) unterstützt wurde, Lord Strathcona mit 50 000 £[2] beteiligt. Der größte Teil des APOC-Kapitals - etwa 2/3[3] - lag in den Händen der BOC.

Zur Beschaffung von weiteren Mitteln gab man im gleichen Jahr für 600 000 £ 5 %-ige Obligationen aus, die frühestens am 31. Dezember 1920 mit 5 % Agio einlösbar waren.[4]

Da die APOC alle Rechte der Konzession von 1901 übernommen hatte, änderte sich nichts an den früheren Vereinbarungen mit der persischen Regierung (s. oben).

Es ist hier zu bemerken, daß diese Konzessionsrechte durch den englisch-russischen Vertrag von 1907 (Aufteilung Persiens in Einflußbereiche) unberührt blieben. Das Abkommen sah zwar vor, daß keine der beiden Mächte wirtschaftliche oder politische Ziele in dem Einflugebiet des anderen verfolgen sollte, und daß in der neutralen Zone beide das Recht hätten, Konzessionen und sonstige Rechte zu erwerben. Da aber das erwähnte Abkommen keine rückwirkende Kraft hatte, setzte es die Konzession von d'Arcy von 1901 nicht außer Wirkung, obwohl diese bis in die russische Zone hineinreichte.[5]

---

1) Vgl. Schweer, W.: a.a.O., S. 62.
2) Vgl. Schultze, Ernst: Der Kampf um die persisch-mesopotamischen Ölfelder, in: Geld, Industrialisierung und Petroleumschätze der Türkei, 1918 (ohne Ortsangabe), S. 94.
3) Vgl. Schweer, W.: a.a.O., S. 62.
4) Vgl. ebenda, S. 62; Schultze, E.: a.a.O., S. 95.
5) Vgl. Schweer, W.: a.a.O., S. 63.

3213. Beteiligung der britischen Regierung an der APOC

Das Jahr 1914 stellte einen Wendepunkt für die APOC dar. Die Gesellschaft benötigte mehr Geld für die Ausbeutung des Erdöls. Hier griff die englische Regierung - besser gesagt, die englische Admiralität unter Leitung Winston Churchills als First Lord of the Admirality - ein; denn die Admiralität begann mit der Umstellung der Flotte auf Öl als Treibstoff statt Kohle.[1)]

Eine Regierungskommission unter Leitung des Admirals Salde reiste nach Persien. Nachdem diese sich von dem Reichtum der Ölfelder und ihrer überaus günstigen Lage überzeugt hatte, kam am 20. Mai 1914 ein Abkommen zwischen der britischen Regierung und der APOC zustande, wonach sich die Regierung mit Mehrheit an der Gesellschaft beteiligte.[2)] Das Kapital wurde von 2 Mill. £ auf 4 Mill. £ erhöht, und die zusätzlichen Mittel von der Regierung aufgebracht. So wurde die Gesellschaft in die Lage versetzt, ihren Betrieb auszudehnen und die Ausbeutung der persischen Ölfelder für England sicherzustellen. Andererseits wurde der Einfluß Englands in Persien gefestigt.

Diese Transaktion der britischen Regierung im Jahre 1914 in Persien ist mit der Suezkanal-Transaktion aus dem Jahre 1875 in Ägypten zu vergleichen.[3)]

Nach den Bestimmungen des Abkommens übernahm die Regierung für 2 Mill. £ 1 £-Stammaktien mit der Bedingung, daß diese Summe nur für die Erschließung, den Transport und die Raffinerien verwendet werden dürfe, ferner 1 000 £ 1 £-Vorzugsaktien. Weiter übernahm sie 199 000 £ Obligationen, die später ausgegeben werden sollten und erwarb das Vorkaufsrecht auf die bereits ausgegebenen Obligationen. Die BOC übernahm gleichzeitig für 99 000 £ Vorzugsaktien.[4)]

---

1) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 21; Schweer, W.: a.a.O., S. 63.
2) Vgl. Schultze, E.: a.a.O., S. 99; Schweer, W.: a.a.O., S. 64.
3) Vgl. oben S. 38.
4) Vgl. APOC, Report of the Directors and Bilance Sheet 1913/14; Schweer, W.: a.a.O., S. 65; Schultze, E.: a.a.O., S. 99.

In den Aufsichtsrat der Gesellschaft traten zwei "ex-officio Direktoren" als Vertreter des Schatzamtes und der Admiralität ein. Sie besaßen ein Vetorecht bei allen Maßnahmen der Gesellschaft, insbesondere bezüglich Unternehmensveräußerung, Statutenänderung und Betriebserweiterung, sowie in Fragen, die die britische Außen- und Militärpolitik berührten.[1)]

Zwischen der Gesellschaft und der Admiralität wurden Lieferverträge für Heizöl zu ermäßigten Preisen abgeschlossen.[2)] Dadurch erhielt die britische Regierung das Öl zu niedrigen Preisen und blieb außerdem am erzielten Gewinn beteiligt. Das brachte Nachteile für die anderen Beteiligten und für die persische Regierung, da durch diese Verträge der Reingewinn geschmälert wurde.

Der Anschaulichkeit halber zeigen wir hier die Zusammensetzung des APOC-Kapitals vor und nach der Beteiligung der britischen Regierung.[3)]

---

1) Vgl. APOC-Report ... 1913/14; Schweer, W.: a.a. O., S.65; Longrigg, S. H.: a.a. O., S. 21.
2) "Nach Mitteilung des Direktors auf der außerord. Gen. Vers. v. 30. 5. 14 ist eine automatische Preisvergütung vorgesehen bis zu einem festgesetzten Minimum im Betrage von 25 % von allen Gewinnen der Gesellschaft über die Summen, die zur Bezahlung der Vorzugsdividende und einer Dividende von 10 % p.a. auf die Stammaktien hinausgehen". Schweer, W.: a.a. O., S. 65, Fußnote 4. Nach dieser Entscheidung ist der Ölpreis für die Admiralität von £ 3. 15 s auf £ 2 pro ton gefallen, (The Near East, London, May 29, 1914, S. 113). Die kumulativen Ersparnisse der Admiralität durch die Ölpreiseermäßigung schätzte man bis 1951 auf 500 Mill.Dollar (The Oil Forum, March 1950, S. 80). Beide Angaben zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 32.
3) Vgl. APOC-Report ... 1913/14 und 1914/15.

1. Vor der Beteiligung der Regierung im Jahre 1914

Aktienkapital 2 Mill. £	
davon ausgegeben	
volleingezahlte 1 £-Stammaktien	1 000 000
volleingezahlte 1 £-Vorzugsaktien (6% kumulativ)	900 000
5 %-ige Obligationen	600 000
eingezahltes Kapital	2 500 000

Beteiligung an den Tochtergesellschaften[1)]

a) First Exploitation Co., gegr. 1903

Kapital in 1 £-Aktien 600 000 £	
davon eingezahlt	
APOC	478 460
in persischen Händen	65 540
	544 000

b) Concessions Syndicate, gegr. 1905

Kapital in 1 £-Aktien 100 000 £	
davon volleingezahlt	
APOC	94 966

c) Bakhtiari Oil Co., gegr. 1909

Kapital in 1 £-Aktien 400 000 £	
davon volleingezahlt	
APOC	388 000
Bakhtiaren	12 000
	400 000

2. Nach der Beteiligung der Regierung im Jahre 1914

Aktienkapital 4 Mill. £	
Regierungsanteil:	
1 £-Stammaktien	2 000 000
1 £-Vorzugsaktien[2)]	1 000
BOC und andere:	
1 £-Stammaktien	1 000 000
1 £-Vorzugsaktien[2)]	999 000
	4 000 000
Obligationen:	
Regierungsanteil	199 000
BOC und andere	600 000
	4 799 000

1) Vgl. Schweer, W.: a.a.O. S.64.
2) 6 % kumulativ, sie konnten aber noch 2 % mehr erhalten und waren mit Stimmrecht ausgestattet.

Die Aufwendungen der APOC betrugen bis 1908, als Öl in größeren Mengen entdeckt wurde, ungefähr 400 000 £, erreichten aber bis zum ersten Jahr des Ölexports 1913/14 2,9 Mill. £.[1] Nach dem Bericht des APOC-Vorsitzenden hätte die Produktion in dem Gebiet von Masjid-i-Sulaiman im Jahre 1917 bis 4 Mill. Tonnen aus 15 Quellen erhöht werden können durch eine Gesamtinvestition von 4 Mill. £. Das zeigt die Ergiebigkeit der persischen Ölfelder, wenn man bedenkt, daß 2000 Quellen in Rumänien und Galizien (Polen) zur Vorkriegszeit mit einer Investition von 40 Mill. £ dieses Niveau nicht erreichten.[2]

Diese Ergiebigkeit der Ölfelder bei verhältnismäßig niedrigen Investitionsbeträgen und niedrigen Erschließungs- und Produktionskosten - dies gilt, wie wir noch sehen werden, für alle Ölgesellschaften im Mittleren Osten - hat ihren Niederschlag in den höheren Gewinnen und gleichzeitg in der Steigerung des Aktienkurses gefunden.

Bereits im Jahre 1917, als zum ersten Mal Dividende auf die Stammaktien gezahlt wurde, waren Interessenten bereit, für die Aktien der Regierung (Nominalwert 2 Mill. £) über 6 Mill. £ zu bezahlen.[3]

Bis zum Jahre 1923 erreichten die direkten Erträge der Regierung aus der APOC 6,5 Mill. £.[4]

---

1) Aufwendungen, Stand 12. 7. 1909 und 13. 3. 1914, APOC-Report ...; zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 41.
2) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 42.
3) ebenda, S. 43.
4) Churchill bezeichnete das als: "Fortune brought us a prize from fairyland far beyond our brightest hopes." Winston S. Churchill, The World Crisis 1911-1914, London 1923, S. 132, zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 44. Churchill schätzte die Erträge der Regierung innerhalb von 8 Jahren, d.h. bis 1923 wie folgt:
"1. The original government investment in £ 1 ordinary shares has become one of 5 million shares, and the appreciation in value of these at current prices represents approximately some £ 16 mill.
2. The government has received in dividends, interest, Income Tax, Excess Profits Duty and Corporation Tax, over £ 6,5mill.

3214. Die Revision der APOC-Konzession im Jahre 1933 und die Tonnage-Royalties

Einer der Hauptgründe für die einseitige Aufhebung der APOC-Konzession seitens des Schah Reza im Jahre 1932 war der starke Rückgang des Anteils der persischen Regierung an den Öleinnahmen.[1]

Infolge der Weltwirtschaftskrise im Jahre 1931 waren die Preise für Öl und Ölerzeugnisse zurückgegangen.[2] Während die Ölproduktion der Gesellschaft nur geringfügig zurückging - von 5,9 Mill. tons 1930 auf 5,7 Mill. tons 1931 -, fiel der Reingewinn um rund 37 % - von 3,8 Mill. £ auf 2,4 Mill. £ -. Der Anteil der persischen Regierung fiel aber um 75 %, und zwar von 1,288 Mill. £ auf 0,307 Mill. £.[3] Es scheint hier ein Mißverhältnis vorzuliegen. Wie konnten die Einnahmen der persischen Regierung um 75 % zurückgehen, während sich der Reingewinn der Gesellschaft nur um 37 % verringerte? Das lag an den nicht klar abgegrenzten Bestimmungen der Konzession von 1920, die der Gesellschaft

---

Forts. von voriger Seite:

3. The supply contract has enabled the government Departments to save on the purchase price of oil as compared with current price, about £ 7,5mill."

Winston S. Churchill: a.a.O., S. 134, zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 43.

1) Außerdem warf die persische Regierung der Gesellschaft vor, daß sie Öl an ihre Tochtergesellschaften und an die britische Admiralität zu niedrigen Preisen verkauft hätte, daß die Gesellschaft Aufwendungen für Investitionen außerhalb Persiens von dem Gewinn abgezogen hätte; deshalb verlangte die persische Regierung Beteiligung an den Gewinnen der Tochtergesellschaften, die außerhalb Persiens arbeiteten; Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: The Economics of Middle Eastern Oil, London 1962, S. 27.

2) Z.B. die Preise für 'motor spirit', Notierung US-Golf fob, sind von £ 6.15s.2d pro ton 1930 auf £ 3.18s.5d 1931 zurückgegangen, International Court of Justice, Pleadings, Oral Arguments, Documents: Anglo-Iranian Oil Co. Case, The Hague 1952, S. 191-192, zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 86, Fußnote 37.

3) Vgl. Tabelle S. 106.

erlaubten, vor Berechnung des Regierungsanteils bestimmte Abzüge bei ihren Tochtergesellschaften zu machen. Dadurch konnte die Gesellschaft die Gewinne verlegen und den Gewinnanteil der Regierung kürzen. Der Schah nahm dies als direkten Anlaß für die einseitige Aufhebung der Konzession, um neue, klare Bedingungen zu erlangen. Die britische Regierung erklärte, daß die Aufhebung der Konzession unzulässig sei, und sie werde alle Maßnahmen ergreifen, um die britischen Rechte in Persien zu schützen.[1] Die britische Flotte begann mit der Überwachung der persischen Küste.[2] Dieser Streit wurde vor den Völkerbund gebracht. Nach langen Verhandlungen, in denen die Machtstellung Großbritanniens eine große Rolle spielte[3], unterzeichnete man am 29. April 1933 ein Abkommen, in dem folgende Vereinbarungen getroffen wurden:[4]

- Verlängerung der Konzessionsdauer um weitere 32 Jahre;
- Beschränkung der Konzession auf 100 000 Quadratmeilen, die von der Gesellschaft gewählt werden sollten. Diese Wahl traf sie erst 1938;
- Aufhebung der Monopolstellung der Gesellschaft beim Bau von Ölleitungen zum Golf;
- die Ölverbraucher in Persien sollten das Öl zu 10 %, die Regierung zu 25 % ermäßigt bekommen. Es sollte entweder der Marktpreis von USA-Golf oder von Rumänien (jeweils der niedrigere) zugrundegelegt werden;

---

1) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 58.
2) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 76.
3) Der ausscheidende Vorstandsvorsitzende der APOC drückte seinen Optimismus auf Erfolg der Verhandlungen zu Gunsten der Gesellschaft in einem Brief an seinen Nachfolger wie folgt aus: "... You have a very tough job before you, and I am afraid it may be long drawn out - the Oriental being a slave to procrastination - but, with the government behind, you will be in a strong position - much stronger than you were dealing with T.T. - and I have no doubt that you will be able to pull off a new agreement that be in every way satisfactory to APOC. ..." Rowland, John and Cadman, Basil: Ambassador for Oil, The Life of John, First Baron Cadman, London 1960, S. 123.
4) Vgl. Issawi, Ch. und Yeganeh, M.: a.a.O., S. 27; Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 59-60; Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 76-78.

- die Regierungseinnahmen (Royalties) sollten auf die produzierte Menge gerechnet werden, und zwar 4 s. pro ton (terms of gold)[1] mit der Klausel, daß diese Summe nicht weniger als 750 000 £ betragen dürfe, und 9 d. pro ton sogenannte Commuted Taxation. Ferner sollte die Regierung 20% der an die Stammaktien zu verteilenden Gewinne bekommen, sofern diese die Summe von 761 250 £ übersteigen, und 20% der allgemeinen Reserven, die über das Niveau vom 31. Dezember 1932 hinausgehen sollten. Die Royalties für die Jahre 1931 und 1932 rechnete man nach den neuen Bestimmungen. Gleichzeitig gab die persische Regierung ihren Anteil an den Tochtergesellschaften in Höhe von 20 000 £ Stammaktien (Nominalwert) auf. Dafür und für andere Ansprüche bekam sie 1 Mill. £.

3215. Verstaatlichung der AIOC und die Beteiligung anderer Gesellschaften

Das Jahr 1950 stellte einen Wendepunkt in den Beziehungen zwischen den Ölgesellschaften und den Ölländern des Mittleren Ostens dar. Bei der Festlegung der Royalties der Olländer im Jahre 1930 legte man die Reingewinne der Gesellschaften zugrunde und zwar so, daß diese Royalties ungefähr 50% der Reingewinne ausmachen sollten.[2] Das war aber zu einer Zeit, als die Weltwirtschaftskrise drohte. Inzwischen war die Situation ganz anders geworden. Die Weltwirtschaft hatte im Vergleich zu früher einen Boom; die Erdölpreise und die Nachfrage nach Öl waren gestiegen und infolgedessen die Gewinne der Olgesellschaften; neue konkurrierende Olgesellschaften tauchten auf. Eine Änderung (Revision) der Festsetzung der Royalties wurde von seiten

---

1) Dieser Satz wurde dem der Iraq Petroleum Co. angepaßt, allerdings mit dem Nachteil, daß das Pfund Sterling nach dem neuen Kurs gerechnet wurde, da die britische Regierung im September 1931 den Goldpreis von 85 s. auf 120 s. pro Unze angehoben hatte. Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 77 und 105.

2) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 135.

der Ölländer angestrebt und auch von den Ölgesellschaften befürwortet.[1)]

An sich sollten die Einnahmen der persischen Regierung nicht nur in Bezug auf die produzierte Menge, sondern auch in Bezug auf die Gewinne steigen, da die Regierung an einem eventuellen Überschuß des Reingewinns und der allgemeinen Reserve beteiligt war.[2)] Die britische Regierung betrieb aber eine Dividendenpolitik, nach der die Dividendenverteilung an die Stammaktien nicht höher als 30 %[3)] sein durfte, und die Gewinne reinvestiert wurden. Das bedeutete einen Nachteil für die persische Regierung. Die Gesellschaft sah dies ein und ergriff im Jahre 1948 die Initiative für ein Ergänzungsabkommen[4)] (supplemental agreement) zur Erhöhung der Einnahmen der persischen Regierung. Nach diesem Agreement sollten die Royalties rückwirkend ab 1. 1. 1947 pro ton von 4 s. auf 6 s. und die sogenannte tax commutation von 9 d. auf 1 s. erhöht werden. Die 20 %-ige Beteiligung der Regierung an dem vorher genannten Überschuß sollte unverändert bleiben.

Am 17. Juli 1949 wurde ein Vertragsentwurf vorgelegt. Im Oktober 1950 legte die persische Regierung den Vertragsentwurf dem Parlament zur Ratifizierung vor. Eine parlamentarische Kommission unter Leitung von Mossadegh wurde gebildet, um den Vertragsentwurf zu studieren. Der Bericht der Kommission fiel negativ aus. Das Parlament lehnte daher den

---

1) Ein Sprecher der Standard Oil Co. New Jersey charakterisiert die Situation folgendermaßen: "The Oil Companies operating in the Middle East recognized that the fixed royalty payment no longer gave the equitable division originally intended, and that additional royalty payments were neither economically practical nor a permanent method of maintaining equity between the parties. The "rapid spread" of 50/50 was the result of this recognition of the need to restore the equity which had been frustrated by drastically changed conditions, beyond the control of either party and unforeseen at the time the agreements were negotiated." Page, H.W.: Profit Sharing between producing countries and Oil Companies in the Middle East: A Reply, The Economic Journal, London, September 1960, S. 623-624; zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 135.

2) Vgl. oben, S. 101.

3) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 160; Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 112.

Vertrag ab. Als man im Januar 1951 erfuhr, daß zwischen Saudi Arabien und Aramco die Reingewinne 50/50 verteilt werden sollten, nahm der Gedanke der Verstaatlichung der AIOC[1] im Parlament feste Formen an. Im nächsten Monat (am 19. 2.) entwarf Mossadegh einen Plan dafür. Der Premier-Minister, General Razmara, erklärte am 3. März, daß Persien aus technischen, wirtschaftlichen und politischen Gründen nicht in der Lage sei, die Ölindustrie zu vertaatlichen. Vier Tage später wurde er ermordet. Am 28. April 1951 kam Mossadegh an die Macht und wurde Premier-Minister.

Am 30. April billigte das Parlament auf Vorschlag von Mossadegh die Verstaatlichung der Ölindustrie. Ein entsprechendes Gesetz wurde beschlossen und im Mai vom Schah verkündet. Gleichzeitig gründete man die National Iranian Oil Company.[2]

Die britische Regierung und die AIOC erklärten, daß diese Verstaatlichung widerrechtlich sei und brachten den Fall vor den Internationalen Gerichtshof. "Der Internationale Gerichtshof erklärte, daß er nicht kompetent sei, sich mit dieser Streitigkeit zu befassen".[3] Großbritannien blokkierte die iranischen Sterlingguthaben in London und weigerte sich, britische Waren zu liefern. Eine militärische Intervention war zu riskant, "da der sowjetisch-iranische Vertrag von 1921 der Sowjetunion das Recht zusprach, im Falle einer Invasion durch andere Mächte Truppen in das Land zu bringen".[4] Acht große Olgesellschaften, die rund 90 % des Olabsatzes im Westen kontrollierten, boykottierten das persische Öl.[5] Von Juli 1951 bis August 1953 konnte

---

Forts. Fußnote von voriger Seite:

4) Vgl. im folgenden für Abkommen und die geschichtlichen Angaben: Longrigg, S. H.: a.a. O., S. 159 - 173; Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 153 - 160.

1) So heißt die APOC ab 1935.

2) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 27.

3) Enisah, C.: Englisch-amerikanische Gegensätze im Kampf um das Erdöl des Mittleren Ostens , in: Kolonialismus und Neokolonialismus in Nordafrika und Nahost, Berlin 1964, S. 341.

4) ebenda, S. 341.

5) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 155 -156; Enisah, C.: a.a. O., S. 341.

Persien nur 120 000 Tonnen Öl exportieren, während im Jahre 1950 31,75 Mill. Tonnen exportiert wurden.[1] Die US-Diplomatie und die Weltbank boten ihre Vermittlung an. Ein Übereinkommen kam erst zustande, als Mossadegh durch einen Militärputsch unter Führung General Zahedis gestürzt wurde und Zahedi das Amt des Premier-Ministers übernahm.

Um die Unterstützung der USA in diesem Konflikt zu gewinnen, mußte der Außenminister Großbritanniens, Sir Anthony Eden[2], den Amerikanern zustimmen, daß die amerikanischen Ölgesellschaften an der Ölindustrie in Persien maßgebend beteiligt würden. Mit Hilfe der USA-Regierung wurden Kontakte aufgenommen, die zu Verhandlungen zwischen der persischen Regierung und einem zu diesem Zweck gebildeten Konsortium führten. An diesem Konsortium waren (und sind) beteiligt:

die AIOC (ab Dezember 1954 heißt sie BPC)	40 %
die Royal Dutch-Shell (2/5 englisch und 3/5 niederländisch)	14 %

---

1) Vgl. Tabelle, S. 107.

2) Über seine Verhandlungen mit Dean Acheson und Averall Harriman im November 1951 schrieb Eden:
"Auf den jüngsten amerikanischen Vorschlag, der sichtlich auf den Ausschluß britischer Techniker vom Iran und die Übergabe sehr wertvollen britischen Besitzes hinauslief, konnten wir nicht eingehen. ... Wir erläuterten unsere Einwände gegen die amerikanischen Vorschläge und nach einiger Diskussion darüber wurden wir gefragt, welche Alternativlösung wir für durchführbar und annehmbar hielten. Ich packte dann meinen Vorschlag einer amerikanischen Beteiligung aus. Eigentlich widerstrebte es den Amerikanern, den Anschein zu erwecken, als wollten sie sich selbst kommerzielle Interessen sichern. Aber Harriman meinte, wäre dieser Vorschlag schon im vergangenen Sommer gemacht worden, so hätte er die Gedankengänge der Iraner beeinflussen und eine befriedigendere Situation herbeiführen können. Ich dachte das gleiche, sagte es aber nicht."
Eden, Sir Anthony: Memoiren 1945-1957, Kiepenheuer & Witsch, Köln - Berlin 1960, S. 235-236; zitiert bei Enisah, C.: a.a.O., S. 341.

die Compagnie Française des Petroles	6 %
fünf amerikanische Gesellschaften (New Jersey, Socony, Socal, Texaco, Gulf) mit je 8 %	40 %

Ein Achtel des amerikanischen Anteils wurde im April 1955 an neun andere amerikanische Gesellschaften abgetreten, die die Iricon Agency Ltd. bildeten.

3216. Finanzielle Entwicklung der APOC bzw. AIOC (1914 - 1950)

Erst im Jahre 1917 begann man, auch den Stammaktionären eine Dividende zu zahlen. Gleichzeitig versuchte man, höhere Reserven zu bilden. Der starke Rückgang der Reserven in einigen Jahren beruhte auf der Umbuchung von Reserven auf das Kapitalkonto. Dafür wurden den Aktionären weitere Aktien zugeteilt, so z.B. 1926, als rund 4,5 Mill. £ Reserven in Aktien umgewandelt wurden.[1)]

Die Generalversammlung bevollmächtigte 1919 den Vorstand, das Aktienkapital auf 20 Mill. £ zu erhöhen.[2)] Eine zweite Vollmacht zur Kapitalerhöhung wurde 1926 erteilt.[3)]

Die finanzielle Lage der Gesellschaft und ihre Entwicklung läßt sich in den nachstehenden Tabellen verfolgen.

---

1) APOC-Report ... für das Geschäftsjahr 1925/26.
2) ebenda, Geschäftsjahr 1919/20.
3) ebenda, Geschäftsjahr 1926/27.

Angaben in Mill. £[1]

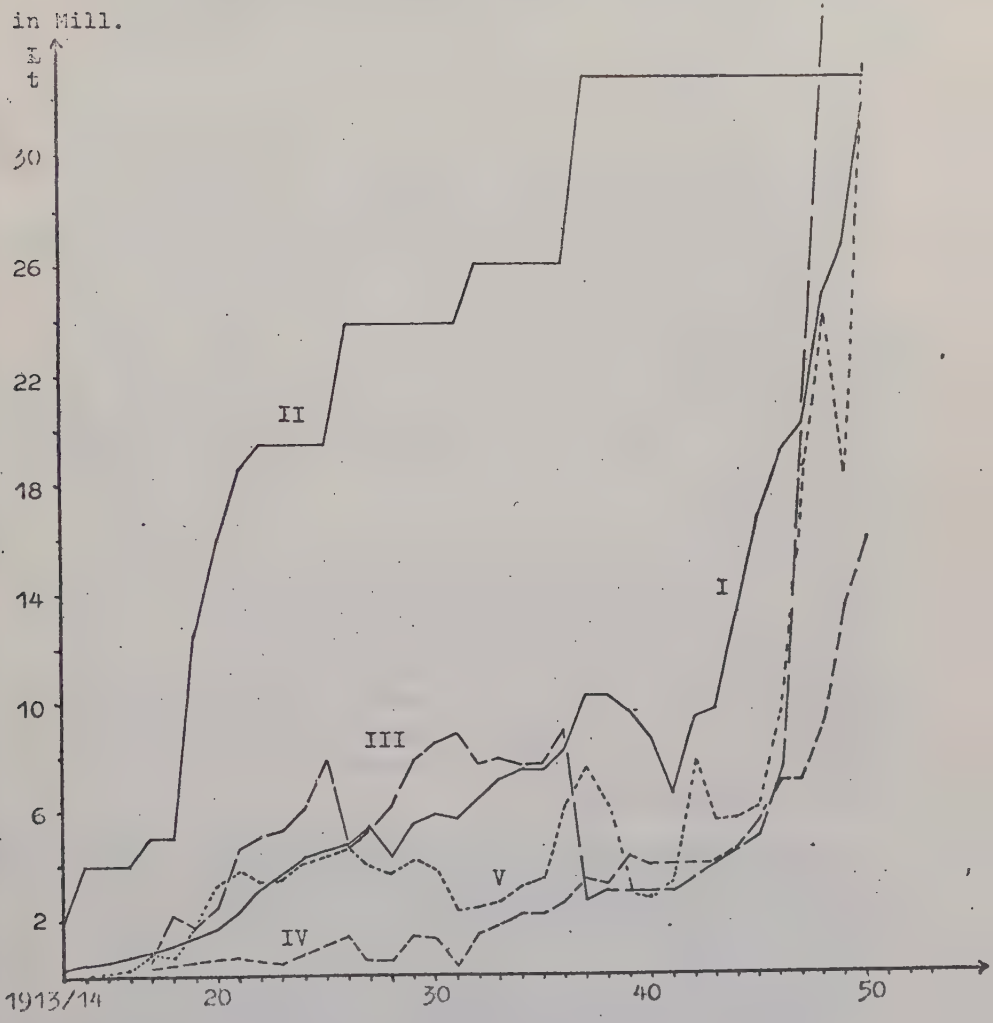
Jahr	Prod. in Mill. t. (1)	Aktienkapital St.Akt. (2)	Aktienkapital Vorz. Akt.	Reserve (3)	Royalties (4)	Reingewinn (5)	Dividende in % St.Akt. (6)	Dividende in % Vorz.Akt. S.I	Dividende in % Vorz.Akt. S.II
1913/14	0,3	1,-	1,-			-0,03			
14/15	0,4	3,-	"			0,09		6	
15/16	0,5	"	"			0,09		"	
16/17	0,7	"	"			0,34	6	8	
17/18	0,9	"	2,-	0,5	0,3	0,8	8	"	
18/19	1,1	"	"	2,2		0,7	10	"	
19/20	1,4	7,5	5,-	1,8	0,5	1,8	20	"	
20/21	1,7	"	8,5	2,5	0,6[2]	3,3	"	"	
21/22	2,3	8,1	10,5	4,6	0,6	3,8	"	"	9
22/23	3,-	9,-	"	5,1	0,5	3,4	10	"	"
23/24	3,7	"	"	5,3	0,4	3,5	"	"	"
24/25	4,3	"	"	6,1	0,8	4,1	12,5	"	"
25/26	4,6	"	"	7,9	1,1	4,4	17,5	"	"
26/27	4,8	13,4	"	4,7	1,4	4,8	12,5	"	"
27/28	5,4	"	"	5,5	0,5	4,1	7,5	"	"
Ende/28 9 M.	4,3	"	"	6,1	0,5	3,7	12,5	"	"
1929	5,5	"	"	7,9	1,4	4,2	20	"	"
30	5,9	"	"	8,5	1,3	3,8	15	"	"
31	5,7	"	"	8,8	0,3[3]	2,3	5	"	"
32	6,4	"	12,7	7,7	1,5	2,4	7,5	"	"
33	7,1	"	"	7,9	1,8	2,6	"	"	"
34	7,5	"	"	7,7	2,2	3,2	12,5	"	"
35	7,5	"	"	7,7	2,2	3,5	15	"	"
36	8,2	"	"	8,9	2,6	6,1	25	"	"
37	10,2	20,1	"	2,7[4]	3,5	7,5	"	"	"
38	10,2	"	"	3,-	3,3	6,1	20	"	"

1) Die Zahlen sind auf- bzw. abgerundet.
2) 1 Mill. £ wurden zusätzlich für rückständige Zahlungen geleistet.
3) Dazu bekam die persische Regierung nach dem Abkommen vom 29. April 1933 zusätzlich 1 Mill. £.
4) 6,7 Mill. £ wurden auf das Kapitalkonto umgebucht. Dafür teilte man den Aktionären Stammaktien zu.

Jahr	Prod. in Mill.t. (1)	Aktienkapital St.Akt. (2)	Aktienkapital Vorz. Akt.	Reserve (3)	Royalties (4)	Reingewinn (5)	Dividende in % St.Akt. (6)	Dividende in % Vorz.Akt. S.I	Dividende in % Vorz.Akt. S.II
1939	9,6	20,1	12,7	3,-	4,3	3,-	5	8	9
40	8,6	"	"	"	4,-	2,8	"	"	"
41	6,6	"	"	"	4,-	3,3	7,5	"	"
42	9,4	"	"	3,5	4,-	7,8	20	"	"
43	9,7	"	"	4,-	4,-	5,6	20	"	"
44	13,3	"	"	4,5	4,5	5,7	"	"	"
45	16,8	"	"	5,-	5,6	5,8	"	"	"
46	19,2	"	"	7,5	7,1	9,6	30	"	"
47	20,2	"	"	19,-	7,1	18,6	"	"	"
48	24,9	"	"	31,6	9,2	24,1	"	"	"
49	26,8	"	"	41,9	13,5	18,4	"	"	"
50	31,8	"	"	66,9	16,-	33,1	"	"	"

Quellenangaben: Spalten 2, 3, 5 und 6 sind nach APOC- bzw. AIOC-Report of the Directors and Bilance Sheet, 1913-1950, zusammengestellt; Spalten 1 und 4 für den Zeitraum 1913/14 bis 1931 übernommen von Mikdashi, Z.: a.a. O., S.45 und 46; für den Zeitraum 1932 bis 1950, Pleadings,: a.a. O., S. 201, 210 und 214, übernommen von Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 109 und 110.

Graphische Darstellung der finanziellen Entwicklung der APOC bzw. AIOC von 1913/14 bis 1950



I = Ölproduktion in Mill. tons
II = Aktienkapital
III = Reserve
IV = Royalties
V = Reingewinn

3217. Investitionen und Gewinne des Konsortiums, Ölproduktion und Zahlungen an die persische Regierung

Der Bruttowert der fixed assets der AIOC bezifferte sich Ende 1950 auf 90,1 Mill. £. Diese waren aber auf 28,7 Mill. £ abgeschrieben.[1] Infolge der Verstaatlichung der AIOC durch die persische Regierung im Jahre 1951 und des darauf im September 1954 zwischen der Regierung und der AIOC zustande gekommenen Abkommens gingen diese Vermögenswerte in den Besitz der persischen Regierung über. Man bezifferte sie zu diesem Zeitpunkt auf 76 Mill.£. Davon wurden 51 Mill. £ gegen rückständige Zahlungen (nach einem Abkommen vom Juli 1949 für den Zeitraum von 1947 bis 1951) aufgerechnet. Der Rest von 25 Mill. sollte innerhalb von 10 Jahren, beginnend ab 1. Januar 1957, in jährlichen Raten von 2,5 Mill. gezahlt werden.

Gleichzeitig wurden zwischen der Regierung und dem Konsortium Vereinbarungen getroffen, nach denen das Konsortium den größten Teil der Ölindustrie übernahm.[2] Der Wert dieser Einrichtungen wurde auf 67 Mill. £ geschätzt, die innerhalb von 10 Jahren zu 10 % abgeschrieben und amortisiert werden sollten. Von diesen 67 Mill. £ waren 41 Mill. in Raffinierien und der Rest in Produktions- und Absatzeinrichtungen investiert.[3]

Bis Ende 1958 investierte das Konsortium weitere 51,07 Mill.£, von denen 30 Mill. durch einen für Entwertungen und Amortisationen gebildeten Fonds finanziert wurden.[4]

---

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a.O., S. 46.
2) Der persische Finanzminister, Dr. Ali Amini, erklärte vor dem Parlament: "The solution I bring to you is perhaps not the ideal solution. ... But we do not have the means to compete in international markets because we do not possess a marketing organisation. ... If any one is capable of doing better, let him take our place." French Cabinet Office, Le conflit Anglo-Iranien et l'Accord sur le Pétrole du 5 août 1954, Notes et Etudes Documentaires, Paris, May 12, 1956, S. 11; zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 157.
3) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a.O., S. 46-47; Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 159 und 302.
4) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a.O., S. 47.

Die AIOC hatte von den anderen Konsortiumsmitgliedern für die Übergabe von 60% ihrer Ölrechte in Persien 214,3 Mill. £ zu bekommen. Davon waren 32,4 Mill. £ in bar geleistet, und der Rest von 181,9 Mill. £ sollte von den Gesellschaften je nach ihrem Ölexport zu einem Satz von 10 Cents pro Barrel gezahlt werden.[1)]

Im folgenden geben wir eine Darstellung der Entwicklung des Ölexports, der durchschnittlichen Nettoinvestitionen, der Gewinne des Konsortiums und der Zahlungen an die persische Regierung für den Zeitraum von 1954 bis 1964.[2)]

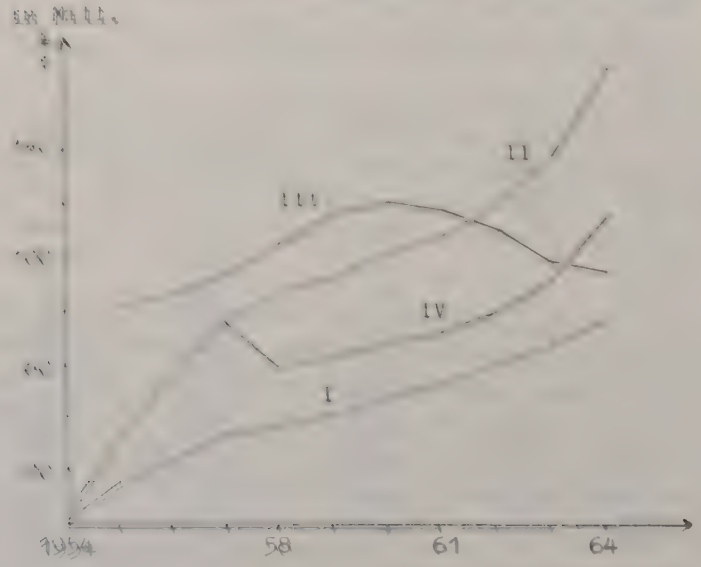
Jahr	Ölexporte in Mill.t. (1)	Royalties in Mill.£ (2)	Nettoin-(3) vestitionen in Mill.£	Netto-(4) gewinne in Mill.£	$\frac{G}{K}$ in %
1954	0,4	3,1		3,1	
55	14,7	32,3	82,5	32,3	39,2
56	24,2	54,8	85,8	54,8	63,9
57	32,7	76,-	93,8	76,-	81,-
58	37,-	88,3	105,-	58,9	56,1
59	41,7	93,7	116,6	62,5	53,6
60	47,5	101,9	120,2	68,-	56,6
61	53,-	107,6	117,3	71,8	61,2
62	60,-	119,2	109,4	79,5	72,7
63	67,1	137,4	97,6	91,6	93,8
64	76,5	171,5	95,-	114,3	120,3
					Ø 69,8

Nach den vorher erwähnten Vereinbarungen sollten die Gewinne zwischen der Regierung und dem Konsortium zu je 50% geteilt werden, wie das aus der Tabelle bis 1957 zu ersehen ist. Aus der Tabelle ist aber ersichtlich, daß die Regierungseinnahmen nach 1957 das Eineinhalbfache der

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S.28; Mikdashi, Z.: a,a. O., S.303.
2) Die Zahlen sind auf- bzw. abgerundet.
Quellenangaben: Spalten 1 und 2, Iranian Oil Operating Companies, Annual Reviews 1955 - 1964, übernommen von Mikdashi, Z.:a.a. O., S. 224; Spalten 3 und 4 übernommen von Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 221 und 291.

Beteiligte des Konsortiums betrugen. Der Grund lag darin, daß das Konsortium größere Mengen an Nichtmitglieder mit einem höheren Rabattsatz lieferte. Dieser Rabatt war bei Berechnung des Gewinnanteils nach den Vereinbarungen nicht abzugsfähig.

Graphische Darstellung der Ölproduktion, der Royalties, sowie der Nettoinvestitionen und der Nettogewinne



I = Ölproduktion in Mill. tons
II = Royalties
III = Nettoinvestitionen
IV = Nettogewinne

1) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S.223.

322. Iraq Petroleum Company Ltd. (IPC)

Die politische Lage im Irak sowie in allen Nahost-Gebieten - vor dem Ersten Weltkrieg als Teile des türkischen Reiches und nach dem Krieg als Mandats- oder Schutzgebiete - ließ einigermaßen Spielraum zur Konkurrenz zwischen den an dem Erwerb von Ölkonzessionen interessierten Gesellschaften. Diese Konkurrenz war aber nicht von so langer Dauer, daß diese Länder daraus bessere Bedingungen hätten erzielen können als diejenigen, die erzielt worden waren.

Die kleinen Gesellschaften hatten nur geringe Chancen sich durchzusetzen und mußten entweder von vornherein oder nach kurzer Zeit ausscheiden. Größere Gesellschaften schlossen sich, meist aus politischen Gründen, zusammen und bildeten für die Erschließung und Ausbeutung des Öls in diesem oder jenem Gebiet eine gemeinsame Gesellschaft, an der Gesellschaften mehrerer Nationen beteiligt waren. Infolgedessen mußten die Nahost-Länder entweder mit einer aus mehreren Partnern bestehenden Front, wie z.B. der Irak, oder unter der Bevormundung der Schutzherrschaft, wie z.B. Kuwait, über die Erteilung von Ölkonzessionen verhandeln. Diese Vorgänge werden wir im folgenden Kapitel über die IPC kennenlernen.

3221. Vorläuferin der IPC und die vorläufige Konzession

Vor allem war die Deutsche Bank am Erwerb von Erdölkonzessionen interessiert. Sie bezog sich auf ihre Vorrechte aus der Bagdadbahnkonzession[1] in Bezug auf die Erschließung von Bodenschätzen auf beiden Seiten der Bahn. Eine geologische Kommission besuchte im Jahre 1905[2] den Irak und erstattete einen Bericht über ihre Forschungen. Aus unbekannten Gründen - wahrscheinlich finanziellen aber auch politischen- wurde die Sache nicht energisch verfolgt.

---

1) Vgl. oben, Bagdadbahn-Kapitel.
2) Vgl. Schweer, W.: a.a.O., S. 79.

D'Arcy war ebenfalls nach dem Erlangen seiner Konzession in Persien im Jahre 1901 bemüht, eine Konzession für die Erdölerschließung in den Wilajets (Provinzen) Bagdad und Mosul von der turkischen Regierung zu bekommen. Royal Dutch und Shell versuchten gleichfalls nach ihrer Vereinigung im Jahre 1907[1], dort Fuß zu fassen. Amerikanische Unterhändler, Admiral Colby Chester für die Ottoman-American Development Company, und Dr. Bruce Glasgow für die J.G. White Corporation, bemühten sich gleichermaßen, Erdöl-, Mineralien- und Eisenbahnkonzessionen für das ganze türkische Reich zu erlangen.[2] Die Versuche jedes Konzessionsbewerbers für sich allein scheiterten unter anderem am Widerstand der anderen Konkurrenten. So bildete z.B. der deutsche Anspruch aus der Bagdadbahnkonzession ein Haupthindernis für die amerikanischen Bewerber.

Erst Anfang 1911 kam es zu einer Verständigung zwischen der Deutschen Bank, der National Bank of Turkey[3] und der Royal Dutch-Shell Gruppe. Sie gründeten die African and Eastern Concessions Ltd. mit einem Kapital von zunächst 50 000 £. Ein Jahr später (1912) wurde das Kapital auf 80 000 £ erhöht, und die Gesellschaft auf den Namen Turkish Petroleum Company Ltd. umgetauft. Die Deutsche Bank erhielt für ihre Vorrechte einen Anteil von 20 000 £ voll-eingezahlt; die National Bank übernahm 28 000 £, die Royal Dutch-Shell Gruppe 20 000 £ und C.S. Gulbenkian[4] 12 000 £.[5] Die Beteiligung der National Bank war nur vorübergehender Natur.

---

1) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 28; genannt Anglo-Saxon, 40 % britisch, 60 % niederländisch.
2) ebenda, S. 28-29.
3) Sie wurde im Jahre 1910 mit englischem Kapital und mit Unterstützung der englischen Diplomatie gegründet, vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 29.
4) Ein reicher Armenier, der bei dieser Verständigung und in den Verhandlungen mit der türkischen Regierung eine bedeutende Rolle spielte.
5) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 29-30; Schweer, W.: a.a.O., S. 81-83.

Die Bemühungen der APOC um eine Beteiligung an der Turkish Petroleum Co. Ltd. wurden von der britischen Regierung befürwortrt. Im Jahre 1913 erhielten die National Bank und Gulbenkian vom Foreign Office die Aufforderung, ihre Anteile für eine Übertragung auf die APOC bereitzustellen. Dieser Schritt fand keine Zustimmung bei den anderen Anteileignern. Es lag aber im Interesse der deutschen und englischen Regierungen, ein Übereinkommen über dieses Problem im Rahmen des gesamten Problemkreises[1] - von der Fortführung der Bagdadbahn bis hin zu der Schiffahrt auf den Flüssen Euphrat und Tigris - zu erreichen. Im Rahmen der deutsch-englischen Verhandlungen auf Regierungsebene in den Jahren 1913/14 wurde die Erdölfrage vorläufig erklärt. Im März 1914 kam ein Abkommen zustande, in dem das Kapital der Gesellschaft auf 160 000 £ erhöht wurde mit folgenden Anteilen:[2]

Deutsche Bank	25 %
Royal Dutch-Shell Gruppe	22,5 %
APOC	47,5 %
Gulbenkian	5 %

Das Resultat der Bemühungen der Gesellschaft bei der türkischen Regierung - unterstützt von dem britischen und dem deutschen Botschafter in Konstantinopel - war ein Brief des türkischen Großwesirs vom 28. Juni 1914, in dem das Finanzminsterium sich bereit erklärte, "to lease the petroleum deposits, discovered or to be discovered in the vilayets of Baghdad and Mosul to the Turkish Petroleum Company and reserved to itself the right to decide later both its own share of the proceeds and the general terms of the concession".[3]

Infolge des Kriegsausbruchs, fünf Wochen nach dem erwähnten Brief, mußte die Tätigkeit der Gesellschaft eingestellt werden. Der Krieg gab Großbritannien die Gelegenheit, den

---

1) Vgl. Bagdadbahn-Kapitel, Exkurs, S. 73 - 74.
2) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., 29; Longrigg, S. H.: a.a. O., S. 31; Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 66.
3) Longrigg, S. H.: a.a. O., S31.

Irak zu besetzen und seinen Einfluß dort zu festigen. "Entsprechend den Vereinbarungen des geheimen Sykes-Picot-Abkommens vom Mai 1916 sollten Syrien, der Libanon und das Gebiet Mosul eine französische und das übrige Mesopotamien zusammen mit weiteren arabischen Gebieten eine britische Zone werden."[1] Als am Ende des Krieges britische Truppen entgegen dem Sykes-Picot-Abkommen das Gebiet Mosul besetzten, mußte Frankreich nach einem Geheimvertrag vom Jahre 1918, der unter der Bezeichnung "Long-Berenger-Abkommen"entwickelt wurde, von diesem Gebiet Abstand nehmen. Dafür versprach Großbritannien, den 25 %-igen deutschen Anteil an der IPC an französische Interessengruppen zu übergeben. Frankreich gab seine Zustimmung für den Bau von Ölleitungen durch Syrien zur Mittelmeerküste. Das Abkommen wurde am 24. April 1920 unter dem Namen "San Remo Oil Agreement" ratifiziert. Danach behielten die Anglo-Saxon, die APOC und Gulbenkian ihre Anteile an der IPC, während die Compagnie Française des Pétroles (CFP)[2] den 25 %-igen deutschen Anteil bekam.[3]

In Übereinstimmung mit der von Präsident Wilson proklamierten "Open-Door-Policy"[4] forderten die USA einen gleichberechtigten Zutritt zu den irakischen Ölfeldern. Diese Forderung stieß auf heftigen britischen Widerstand. Nach langen Verhandlungen[5] mußte Großbritannien seinen Widerstand im Jahre 1922 aufgeben, und die amerikanischen Öl-

---

1) Enisah, C.: a.a.O., S. 334.
2) An der CFP ist die französische Regierung ab 1931 mit 35 %, jedoch mit 40 % der Stimmen beteiligt; vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 45.
3) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 44.
4) In Bezug auf die Mandatsgebiete besagt die Open-Door-Policy unter anderem, daß:
   a) keine wirtschaftliche Konzession umfassend sein darf, so daß sie einen exklusiven Charakter annimmt,
   b) keine monopolistische Konzession vergeben werden darf, gleich für welchen Bereich.
   International Petroleum Cartel, Washington 1952, S. 51; zitiert bei Al-Moohoor, Khodayer Abbas: Der Beitrag der Ölindustrie zur Entwicklung der irakischen Volkswirtschaft, Diss. Göttingen 1967, S. 6, Fußnote 3.
5) Die USA erkannten den Brief des Großwesirs vom 28. Juni 1914 nicht als endgültige Konzession an und verlangten die Anwendung des Prinzips der "offenen Tür". Vgl. Enisah, C.: a.a.O., S. 335, Fußnote 18; Langrigg, S.H.: a.a.O., S. 45.

firmen erhielten die Zusage für einen gleichberechtigten Anteil an der IPC.

Die IPC begann 1923 mit Verhandlungen mit der irakischen Regierung[1] über eine Ölkonzession auf der Basis der im Jahre 1914 von der türkischen Regierung erlangten Konzession. Am 14. März 1925 kam ein Abkommen zustande, wonach die Gesellschaft eine Konzession für Erdölerschließung in einem Gebiet von 78 000 Quadratmeilen[2] für die Dauer von 75 Jahren erhielt. In diesem Gebiet sollte die Gesellschaft innerhalb von 32 Monaten 24 Landstücke von je 8 Quadratmeilen (sog. Plot-System) für ihre eigenen Operationen auswählen und den Rest im Namen der Regierung an andere Bewerber abgeben.[3] Sie war verpflichtet, die Bohrungen innerhalb von drei Jahren aufzunehmen und jährlich nicht weniger als 12 000 Fuß zu bohren. Die Regierung sollte 4 s. pro ton Rohöl (terms of gold) als Royalties bekommen.

Verhandlungen zwischen den amerikanischen Gesellschaften und der IPC waren immer noch im Gange, die den Interessenkonflikt beseitigen sollten. Erst am 31. Juli 1928 kam man zu einem endgültigen Ergebnis, das in dem sog. "Red Line Agreement" festgelegt wurde. Nach diesem Agreement waren APOC, CFP, Royal Dutch-Shell und die Near East Development Corporation (NEDC)[4] mit je 23,75 % und Gulbenkian mit 5 % beteiligt. Die IPC erhielt die Form einer Non-Profit-Gesellschaft. Das produzierte Öl sollte an die Anteileigner im Verhältnis zu ihren Anteilen zu Produktions-

---

Forts. Fußnote von voriger Seite
5) Vgl. Rowland, J. and Cadman, B.: a.a.O., S. 96-104
1) Ende 1923 ist im Irak ein Königreich proklamiert und König Faisal I gekrönt worden.
2) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a.O., S. 30.
3) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a.O., S. 30; Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 70; Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 69.
4) Die NEDC wurde im gleichen Jahr (1928) für diesen Zweck von den folgenden amerikanischen Gesellschaften gegründet: Standard Oil Company (New Jersey) 25 %; Socony-Mobil Oil Co. Inc. 25 %; Atlantic Refining Co. 16 2/3 %; Gulf Oil Corporation 16 2/3 % und Pan American Petroleum and Transport Co. 16 2/3 %. Nach 1934 blieben nur New Jersey und Socony mit gleichen Anteilen. Vgl. Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 85, Fußnote 22.

Übernommen von Lebkicher, Roy u. a.: Aramco Handbook, Haarlem 1960, S. 118.

und Transportkosten plus einer angemessenen Gebühr von 1 s. je ton einschließlich der Royalties geliefert werden. Das Kapital wurde auf 2 Mill. £ erhöht.[1] Das Abkommen verlangte von den Anteileignern als Gruppe und als einzelnen, in den asiatischen Gebieten des türkischen Ex-Reiches nur als Anteileigner der IPC vorzugehen.[2] Es wurde also jede Konkurrenz unter den Gesellschaften ausgeschaltet.

3222. Revision der Konzession von 1925

Die Gesellschaft war mit dem Ergebnis der vorigen Konzession und insbesondere mit dem "Plot-System" nicht zufrieden. Sie fürchtete die Konkurrenz neuer Gesellschaften und versuchte, die Auswahl ihrer Landgebiete zu verschieben. Gleichzeitig aber bemühte sie sich um eine Revision. Sie[3] begann mit Verhandlungen mit der irakischen Regierung. Am 24. März 1931 unterzeichnete man ein neues Abkommen, nach dem das "Plot-System" aufgegeben und das Konzessionsgebiet auf 32 000 Quadratmeilen[4] in den Gebieten von Bagdad und Mosul östlich des Tigris erweitert wurde: Die IPC wurde von den Bohrungsverpflichtungen befreit. Sie war aber verpflichtet, Ölleitungen zum Mittelmeer mit einer Kapazität von nicht weniger als 3 Mill. tons/Jahr zu bauen.

Die Royalties der irakischen Regierung blieben für die ersten zwanzig Jahre nach Fertigstellung der Ölleitungen auf 4 s./ton fixiert. In Abständen von je zehn Jahren sollten sie prozentual zu Steigerung/Rückgang der Gewinne der letzten fünf Jahre erhöht/gesenkt werden. Man legte als Obergrenze 6 s./ton und als Untergrenze 2 s./ton fest.[5]

---

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 30.
2) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 71.
3) Ab 8. Juni 1929 hieß sie Iraq Petroleum Company Ltd. (IPC)
4) Nach Mikdashi, Z.: auf 35 126 Quadratmeilen: a.a.O.,S.71.
5) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 304.

Die Ölleitungen bis zum Mittelmeer waren Ende 1934 betriebsfertig.[1)]

Weiter war die IPC verpflichtet, jährlich 400 000 £ als sog. "Dead Rent" (terms of gold) zu leisten, die zur Hälfte von den zukünftigen Royalties gedeckt werden sollten.[2)]

3223. Die British Oil Development (BOD) und die Mosul Petroleum Company Ltd. (MPC)

In der Hoffnung, daß der Irak durch konkurrierende Gesellschaften Vorteile erzielen könne, machte die irakische Regierung im Juni 1931 ein neues Angebot für Ölkonzessionen in den übrigen Gebieten des Landes.

Als neuer Bewerber trat die British Oil Development Ltd. (BOD)[3)] auf. Sie erwarb am 25. Mai 1932 für die Dauer von 75 Jahren eine Konzession für ein Gebiet von 46 000 Quadratmeilen[4)] westlich vom Tigris. Die Regierung sollte 4 s. pro ton bekommen mit der Klausel, daß diese Royalties nicht weniger als 200 000 £ pro Jahr betragen sollten, und eine "Dead Rent" von 100 000 £, später erhöht auf 200 000 £ - Zahlung terms of gold -. Ferner erhielt die Regierung das Recht auf 20 % des produzierten Öls - kostenfrei - für den lokalen Verbrauch. Die Gesellschaft (BOD) war verpflichtet, die Bohrungen innerhalb von 18 Monaten aufzunehmen und eine Ölleitung zum Mittelmeer mit einer Kapazität von nicht weniger als 1 Mill. tons/Jahr zu bauen.

---

1) Vgl. Longrigg, S. H.: a.a. O., S. 77.
2) Vgl. Longrigg, S. H.: a.a. O., S. 73 - 75; Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 32 und 126.
3) Das Kapital war zu 46 % britisch, zu 30 % italienisch, zu 12 % französisch und schweizerisch und zu 12 % deutsch und niederländisch. Vgl. Longrigg, S. H.: a.a. O., S. 75, Fußnote 1.
4) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 31; nach Mikdashi, Z. am 20. April 1932 und für ein Gebiet von 41 302 Quadratmeilen: a.a. O., S. 72.

Für die Beschaffung von neuem Kapital und die Übernahme des vorhandenen BOD-Kapitals gründete man im Dezember 1932 die "Mosul Oilfields Ltd." (MOF) mit britischem, italienischem, deutschem, niederländischem, französischem und schweizerischem Kapital.[1)]

Während die MOF-BOD mit der Zeit in finanzielle Schwierigkeiten geriet, war die IPC daran interessiert, in den Besitz dieses Konkurrenten zu gelangen. Sie gründete 1936 für diesen Zweck eine Tochtergesellschaft, die "Mosul Holdings Ltd.". Zwischen 1936 und 1941 gelang es der IPC, die Kapitalanteile der MOF-BOD anzukaufen und ihrer Tochtergesellschaft zu übertragen, deren Namen im Jahre 1941 in "Mosul Petroleum Co. Ltd." (MPC) geändert wurde.[2)]

3224. Basra Petroleum Company Ltd. (BPC)[3)]

Die IPC erlangte am 29. Juli 1938 eine weitere Ölkonzession für den noch übrigen südlichen Teil des Iraks von 93 000 Quadratmeilen für die Dauer von 75 Jahren. Die Bedingungen glichen denjenigen der BOD: 4 s. pro ton Royalties (term of gold) mit einem Minimum von 200 000 £ pro Jahr, Bezahlung von 200 000 £ dead rent pro Jahr bis zum Beginn des Ölexports und Ablieferung von 20 % des produzierten Öls an die Regierung. Die Gesellschaft (IPC) war auch verpflichtet, jährlich 12 000 Fuß, nach der Ölentdeckung 20 000 Fuß, zu bohren. Innerhalb von siebeneinhalb Jahren sollte sie 1 Mill. ton/Jahr und, wenn die Beschaffenheit des Öls derjenigen in den Kirkukölfeldern entsprach, 2 Mill. ton/Jahr zu exportieren. Für die Ausführung der in dieser Konzession vereinbarten Bedingungen gründete die IPC eine Tochtergesellschaft, die "Basra Petroleum Co. Ltd." (BPC). So gelang es der IPC (und ihren Tochtergesellschaften), die Kontrolle über den ganzen Irak in die Hand zu be-

---

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a.O., S. 30-31 und S. 126-127; Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 80-81.
2) ebenda.
3) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 82; Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a.O., S. 31 und S. 126-127.

kommen mit Ausnahme eines kleinen Gebietes von 7 000 Quadratmeilen an der irakisch-iranischen Grenze, das im Bereich der D'Arcy-Konzession von 1901 lag.

Die Bohrungen mußten wegen des Krieges verschoben werden. Erst im Jahre 1949 wurde Öl in diesem Gebiet in kommerziell ausreichenden Mengen entdeckt.

3225. Das 50:50 System

Als die britische Regierung im September 1931 den Goldstandard aufgab und das Pfund Sterling von 85 auf 120 s. pro Feinunze[1] abwertete, kam es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen der IPC und der irakischen Regierung. Letztere verlangte die Berechnung der Royalties nach dem Goldkurs in Bagdad. Man einigte sich im Februar 1932 darüber, daß die Zahlung in Pfund Sterling nach dem Standard-Goldkurs in London erfolgen solle.[2] Der Sterling-Kurs, in Gold ausgedrückt, hatte mit der Zeit eine rückläufige Tendenz. Diese Goldkursfrage war nochmals aktuell, als die britische Regierung im September 1949 den Sterlingkurs auf 248 s. pro Unze[3] abwertete. Die IPC-Gruppe hatte für 4 s. (terms of gold) 12 s. zum laufenden Kurs zu leisten. Für den Irak bedeutete das aber keine Erhöhung des Wertes der Royalties, da die Kaufkraft des Pfunds Sterlingin Bezug auf die fremden Waren in dem gleichen Verhältnis zurückging. Neben der Goldfrage war für die irakische Regierung die Überprüfung des Royalties-Satzes sowie die 20 %-ige Beteiligung an der IPC, wie sie in der vorherigen Konzession vereinbart wurden, von großer Bedeutung. Die IPC und ihre Tochtergesellschaften machten entgegenkommenderweise im August 1950 das Angebot, die Royalties von 4 s auf 6 s. (terms of gold) - als Maximum -, d.h. von 12 s auf 18 s. nach dem laufenden Kurs zu erhöhen.[4]

---

1) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 77.
2) ebenda, S. 105.
3) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 190, Fußnote.
4) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 189-194; Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 151-152.

Die Verhandlungen waren noch im Gange, als Ende 1950 das 50:50 - System zwischen der Aramco und Saudi-Arabien eingeführt wurden. Die irakische Regierung verlangte die gleichen Bedingungen. Nach einem Abkommen, unterzeichnet am 3. Februar 1952, wurde das 50 %-ige Beteiligungssystem für die Gewinne eingeführt mit folgenden Bedingungen: Die Regierungseinnahmen sollten nicht weniger als 25 % des exportierten Ölwertes der IPC und MPC und 33 1/3 % der BPC zum Rohöl-Standardpreis betragen. Diese Einnahmen durften aber 20 Mill. £ für die Jahre 1953 - 1954 und 25 Mill. £ für das Jahr 1955 nicht unterschreiten.[1)]

Die Produktion der IPC und MPC sollte ab 1954 nicht unter 20,75 bzw. 1,25 Mill. long tons absinken, und die der BPC sollte ab 1956 auf 8 Mill. long tons erhöht werden. Diese Ziffern enthalten nicht die Produktion für den lokalen Verbrauch. Im Falle eines Produktionsausfalles waren die Gesellschaften verpflichtet, an die Regierung jährlich 5 Mill. £, aber höchstens für eine Dauer von zwei Jahren, zu entrichten. Die Regierung war berechtigt, ein Achtel des produzierten Öls der Gesellschaften zum f.o.b.-Preis abzunehmen. Der Wert dieser Menge sollte durch ihre Öl-Einkünfte gedeckt werden. Die Regierung hatte ferner das Recht, das für den lokalen Verbrauch benötigte Rohöl von der IPC zu Kostensatz von 5 s. 6 d. pro ton in Anspruch zu nehmen.[2)]

3226. Die finanzielle Entwicklung der IPC

Mangels ausreichender Veröffentlichungen können wir leider kein vollständiges Bild darüber geben, wie sich das Kapital der Gesellschaft entwickelte. Dasselbe gilt auch für die Kuwait Oil Company und die Aramco. Wir sind hier auf die in der vorhandenen Literatur angegebenen Schätzungen angewiesen, insbesondere auf die Angaben von Mikdashi, die er nach unveröffentlichten Unterlagen der Gesellschaften zusammengestellt hat.

---

1) Vgl. Longrigg, S. H.: a.a. O., S. 14, Fußnote 5; Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 307 - 309.
2) ebenda.

Die Kapitalaufwendungen der IPC erreichten bis 1934, dem Jahr des ersten Ölexports, einschließlich der Aufwendungen für zwei Ölleitungen zum Mittelmeer, 62 Mill. £.[1]

Die ausgewiesenen Reingewinne sind kein richtiger Maßstab für die tatsächlich erzielten Gewinne, da der größte Teil der Gewinne in irgendeiner Form zwecks weiterer Finanzierung zurückgehalten wurde. New Jersey schätzte den Marktwert ihres Vermögens im Red-Line-Gebiet[2], d.h. ihres 11,87 %-igen Anteils an der IPC-Konzession[3], auf 119 bis 143 Mill. £, während sich der Buchwert dieses Vermögens Ende 1939 auf 13,9 Mill. £ bezifferte. Das bedeutet, daß New Jersey innerhalb von 10 Jahren je investiertem Dollar rund 10 Dollar Wertzuwachs erzielte. Bis zum Ende des Jahres 1937 betrugen die Netto-Buchgewinne der New Jersey aus dem Verkauf irakischen Rohöls 10,4 Mill.£.[4]

Die durch den Rohölexport erzielten Netto-Gewinne der CFP aus ihrem 23,75 %-igen Anteil an der IPC bezifferten sich von Anfang 1935 bis Juni 1940 auf rund 416 Mill. Franken[5], das macht im Durchschnitt rund 138 Franken je investiertes £[6].

Es werden in der nachstehenden Tabelle die produzierte Ölmenge, die Royalties der Regierung und die von der IPC ausgewiesenen Nettogewinne nach Steuer für den Zeitraum von 1934 bis 1951 angegeben. Die Zahlungen an die irakische Regierung in der Zeit von 1925 bis 1933 beliefen sich auf insgesamt rund 1,7 Mill. £. Für den Zeitraum von 1952 bis 1964 werden noch zusätzlich die durchschnittlichen Netto-Aktiva-Werte angegeben.

---

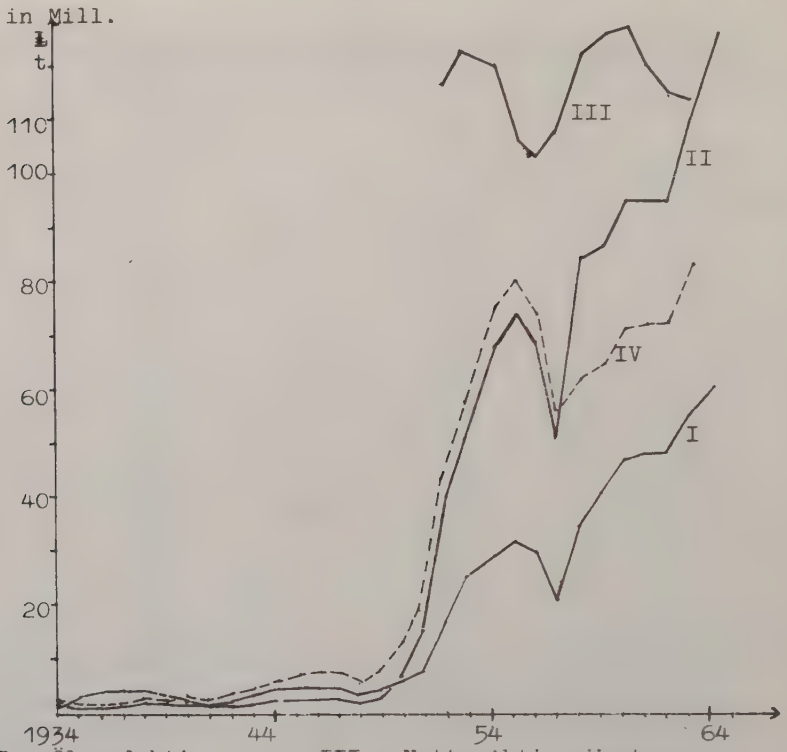
1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a.O., S. 88.
2) Vgl. oben, S. 115 a.
3) NEDC ist mit 23,75 % an der IPC beteiligt und ist ab 1934 im Besitz der New Jersey und Socony zu je 50 %.
4) International Petroleum Cartel, a.a.O., S. 95-96; zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 102.
5) Vgl. Annual Reports of CFP; zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 103.
6) Vgl. Banque de France; zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 103.

Jahr	Prod.in Mill.t. (1)	Royalties in Mill.£ (2)	Netto-Aktiva-Werte in Mill. £ (3)	Netto-(4) gewinne in Mill.£	$\frac{G}{K}$ in %
1934	1,-	1,5		1,-	
35	3,6	1,-		1,7	
36	3,9	1,1		1,2	
37	4,1	1,3		2,3	
38	4,2	1,9		3,-	
39	3,8	2,2		2,4	
40	2,4	1,8		3,-	
41	1,4	1,4		2,2	
42	2,3	1,8		3,7	
43	3,3	2,2		5,4	
44	3,9	2,5		6,3	
45	4,4	2,7		6,9	
46	4,4	2,7		7,-	
47	4,4	2,7		7,-	
48	3,1	2,1		4,9	
49	3,9	3,1		5,9	
50	6,1	6,8[1]		13,1	
51	8,1	15,2[1]		17,-	
52	18,1	40,7	116,4	44,4	38,2
53	27,2	51,4	123,6	57,2	46,3
54	29,6	68,5	120,1	74,5	62,-
55	32,7	73,8	116,1	79,8	68,7
56	30,6	69,2	113,-	74,2	65,7
57	21,4	51,5	117,4	54,1	46,1
58	34,9	84,6	122,4	61,8	50,5
59	40,9	86,6	125,8	64,4	51,2
60	46,5	95,4	127,3	71,6	56,3
61	48,1	95,1	120,2	72,2	60,-
62	48,2	95,1	114,7	72,4	63,2
63	55,6	110,-	113,5	82,9	73,-
64	60,4	126,1			ø 56,6

1) Die überproportionale Steigerung der Royalties im Verhältnis zur Produktionsmenge resultierte anläßlich der Abwertung des Pfunds Sterling im Jahre 1949 aus der Bindung an den Goldpreis.

Quellenangaben siehe nächste Seite

Graphische Darstellung der finanziellen Entwicklung der IPC



I = Ölproduktion
II = Royalties
III = Netto-Aktiva-Werte
IV = Nettogewinne

Quellenangaben:

Sp. 1 u. 2: Für den Zeitraum 1934 - 1951 vgl. IPC, privately secured, übernommen von Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 106;
für den Zeitraum 1952 - 1964, vgl IPC, Iraq Oil, Jg. 1961, 63, 64, übernommen von Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 196.
Bei der Spalte 2 handelt es sich um Royalties, die von der IPC und ihren Tochtergesellschaften (BPC, MPC) entrichtet wurden, incl. tax commutation und Stipendien für irakische Studenten.

Sp. 3: Zusammengestellt aus dem balance sheet der IPC, MPC, und BPC; Companies Registration Office, London, übernommen von Mikdashi, Z.: a.a. O., S.195. (Netto-Aktivawert = Brutto-Aktivawert ./. laufende Verbindlichkeiten).

Sp. 4: Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 195, 275 und 276.

323. Kuwait Oil Company Ltd. (KOC)

3231. Historischer Überblick

Die moderne Geschichte von Kuwait geht bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts zurück, als einige Familien vom Stamm der Anizah, darunter die Al-Sabah, die Herrscherfamilie von Kuwait, aus dem nördlichen Teil Zentral-Arabiens auswanderten und im Gebiet des heutigen Kuwait einen geeigneten Siedlungsplatz fanden. Sie gründeten die Stadt Kuwait und wählten im Jahre 1756[1] mit anderen in diesem Gebiet eingewanderten Stämmen den Häuptling der Familie Al-Sabah, Scheich genannt, um für ihre Sicherheit zu sorgen und die Beziehungen zu der türkischen Regierung aufrecht zu erhalten, die eine nominelle Herrschaft über das Gebiet beanspruchte. Ein dänischer Reisender, der Kuwait im Jahre 1765 besuchte, schätzte die Bevölkerung auf 10 000 Personen mit einer Flotte von 800 kleinen Schiffen. Ihre Haupttätigkeiten waren der Handel mit dem Irak, mit Persien, Indien und Ostafrika sowie die Fischerei und das Perlentauchen.[2]

Als im Jahre 1776 ein Krieg zwischen der Türkei und Persien ausbrach und Persien Basra bis 1779 besetzte, verlegte die East India Co. ihren Handelsposten, den sie Ende des 17. Jahrhunderts in Basra gegründet hatte, nach Kuwait. 1791 -92 griffen die Wahabiten - aus Najd im heutigen Saudi-Arabien - Kuwait an, um ihren Einfluß bei dem Scheich von Kuwait zu festigen. Die East India Co. schickte Soldaten und Kriegsschiffe, um ihre Warenhäuser zu schützen.

Der Scheich war durch seine kritische Lage gezwungen, gute Beziehungen zu der Türkei und zu Großbritannien gleichzeitig zu unterhalten. Er erkannte die türkische Oberherrschaft an und bezahlte jährliche Tribute; von dem türkischen Gouverneur in Basra erhielt er im Jahre 1871 den Titel Qayim Maqam (Kommandant).[3]

---

1) The Story of Kuwait, compiled by Kuwait Oil Company Limited, London 1963,S.13; Shama, Samir: The Oil of Kuwait - Present and Futur, Beirut 1959, S.5.
2) ebenda.
3) Shama, S.: a.a.O.,S.6.

Als es gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu einem Streit mit dem Amir (Gouverneur) von Hayil, Al-Raschid, kam, der loyal zu den Türken stand, schloß der Scheich von Kuwait am 23. Januar 1899 einen Schutzvertrag mit Großbritannien ab. Er verpflichtete sich, kein Stück von seinem Gebiet an eine andere Macht abzutreten und keine politische oder kommerzielle Vertretung in Kuwait ohne vorherige Bewilligung der britischen Regierung zuzulassen.[1] Am 27. Oktober 1913 erlangte der britische Resident für den Golf eine schriftliche Verpflichtung des Scheichs, ihm die Bitumen-Lagerstätten in Burgan und an anderen Stellen zu zeigen und im Falle berechtigter Hoffnungen auf Ölvorkommen an niemanden eine Olkonzession zu gewähren außer an denjenigen, der von der britischen Regierung benannt werde.[2]
Nach einem Entwurf vom 29. Juli 1913 für ein Abkommen zwischen der Türkei und Großbritannien, das nicht ratifiziert wurde, erkannte die türkische Regierung den Schutzvertrag von 1899 an und bewilligte Kuwait die Selbstherrschaft. Deshalb fiel Kuwait nicht unter das Red Line Agreement (vgl. IPC-Kapitel).

3232. Die KOC-Konzession

Rund zwei Jahrzehnte nach Erlangen der erwähnten schriftlichen Verpflichtung des Scheichs interessierte sich die britische Regierung nicht für das Öl in Kuwait. Erst als ein ernster Konkurrent (die USA) auftauchte, erwachte das Interesse der britischen Regierung, von diesem Versprechen Gebrauch zu machen.

Major Frank Holmes, der Repräsentant der Eastern and General Syndicate Ltd., versuchte, in verschiedenen Gebieten der Arabischen Halbinsel Ölkonzessionen zu erlangen, um sie weiterzuverkaufen.[3] Unter anderem erlangte Holmes im

---

1) Vgl. Shama, S.: a.a. O.,S. 7; The Story of Kuwait, a.a. O., S. 16.
Die britische Regierung bezog sich auf dieses Abkommen bei ihrem ablehnenden Verhalten gegenüber einer Verlängerung der Bagdadbahn bis nach Kuwait.
2) Der Text des Briefes ist bei Shama, S. 9-10, zitiert.
3) Shama, S.: a.a. O., S. 10.

Jahre 1926 ein Versprechen des Scheichs für eine Ölkonzession. Holmes versuchte zuerst, diese Vorrechte an die APOC zu verkaufen. Da die Geologen der APOC skeptisch waren, ob Öl in Kuwait zu finden sei, kam es zu keinem Abschluß mit der APOC. Holmes nahm Kontakte mit der amerikanischen Gesellschaft Gulf Oil Corporation of Pennsylvania auf, und im November 1927 kam ein Abkommen zustande, nach dem die Gulf Oil Corp. die Option auf Ölkonzessionen in Kuwait übernehmen sollte. Jedoch gab der britische Agent in Kuwait Holmes daraufhin zu verstehen, daß keine "non-British Company" eine Konzession in Kuwait bekommen dürfe.[1)]

Die Gulf Oil Corp. beschwerte sich im März 1929 bei dem US-State Department wegen der Diskriminierung seitens der britischen Regierung. Das State Department protestierte energisch bei der britischen Regierung.[2)]

Um die Mitte des Jahres 1932 legten die beiden Gesellschaften, Gulf und APOC, unterstützt von ihren Regierungen, dem Scheich Konzessionsentwürfe vor. Das Gulf-Angebot war günstiger, und daher sollte sie die Konzession bekommen, was die britische Regierung wiederum verhindern wollte. So wurden schließlich beide Konzessionsentwürfe vom Scheich abgelehnt. Nach langen Verhandlungen schlossen die beiden Gesellschaften am 14. Dezember 1933 ein Abkommen über ein gemeinsames Vorgehen und eine Zusammenarbeit in Kuwait. Sie gründeten im Februar 1934 die "Kuwait Oil Company Ltd." (KOC) mit einem Kapital von 200 000 £ zu gleichen Teilen.[3)] Am 23. Dezember 1934 erlangte die KOC eine Ölkonzession für das ganze Gebiet von über 6000 Quadratmeilen und für eine Zeitdauer von 75 Jahren. Diese wurde nach den Vereinbarungen von 1951 auf weitere 17 Jahre verlängert. Die Zahlungen an Kuwait betrugen:[4)]

- eine einmalige Anfangszahlung von 475 000 indischen Rupies (= 142 000 £);

---

1) Vgl. Mikdaschi, Z.: a.a. O., S. 81.
2) Vgl. ebenda, S. 81; "The US Ambassador in London (1931) was Mr. Andrew W. Mellon the principal Shareholder in The Gulf Oil Corporation" Shama, S.: A.a. O., S. 12.
3) Vgl. Shama, S.: a.a. O., S. 13; Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 35.

- eine jährliche "Dead Rent" von 95 000 Rupies (=28 500 $) bis zum Exportbeginn;
- Royalties von 3 Rupies (=$ 0,90) pro ton mit einem Minimum von 250 000 Rupies (= 75 000 $) pro Jahr;
- eine "tax commutation" von Rupies 0,25 (= 7,5 Cent) pro ton.

Der Nachteil der finanziellen Vereinbarungen für Kuwait bestand darin, daß die Zahlungen nicht nach dem Goldstandard erfolgen sollten, sondern in indischen Rupien, die vom Sterlingkurs abhängig waren. So ging im Jahre 1949 die Royalty von $ 0,13 auf 0,09 pro Barrel zurück, als Großbritannien das Pfund Sterling abwertete.

Die Bohrungen sollten in 4 Jahren 4 000, in 10 Jahren 12 000 und in 30 Jahren 30 000 Fuß erreichen. Am Ende der Konzessionszeit sollten alle beweglichen und unbeweglichen Vermögensteile der Gesellschaft dem Staat ohne Gegenleistung zufallen. Die KOC begann 1936 mit den Bohrungen. Im April 1938 wurde das größte Ölfeld der Welt in Burgan, 28 Meilen südlich der Stadt und 14 Meilen von der Küste entfernt, in einer Tiefe von 3675 Fuß entdeckt.[1] Die Bohrungen gingen bis 1942 weiter, als alle Operationen mangels Materials und Arbeitskräften infolge des Krieges stillgelegt und die Bohrlöcher verzementiert werden mußten. Im Oktober 1945 wurde die Arbeit wieder aufgenommen, und im Juni 1946 wurde die erste Ölladung nach Großbritannien verschifft.

3233. Revision der Konzession von 1934

Als Folge der Einführung des Gewinnbeteiligungs-Systems in Saudi-Arabien und im Irak verlangte die kuwaitische Regierung die Revision der Konzession von 1934. Am 30. Dezember 1951 unterzeichneten die Verhandlungspartner - die kuwaitische Regierung einerseits und die AIOC und Gulf andererseits - ein Abkommen, nach dem die Konzessionsdauer

---

4) Vgl. Shama, S.,: a.a. O., S. 13; Mikdashi, Z.: a.a. O.,S. 312

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O.,S. 36; Longrigg, S. H.: a.a. O., S.112.

auf weitere 17 Jahre, d.h., bis zum 22. Dezember 2026, verlängert und das 50:50-System, rückwirkend ab 1. Dezember 1951, eingeführt wurden.[1] Das heißt: Kuwait hatte nun insgesamt 50% des realisierten Gewinns aus dem Ölexport in Form einer Einkommensteuer zu bekommen. Gewinne waren definiert als die Differenz zwischen dem realisierten Preis und den Kosten pro Barrel. Ab 1955 wurde anstatt des realisierten Preises der Standortpreis - Posted Price - angesetzt.
Um einen Anreiz zum Mehrexport zu geben, gewährte die kuwaitische Regierung der KOC 8 1/3% Diskont (effektiv für die ersten drei Jahre) auf den Exportanteil, der 20 Mill. tons pro Jahr überstieg, und 2% als Verkaufsdiskont. Der Verkaufsdiskont wurde 1961 auf 1% und im Jahre 1964 auf 0,5% reduziert. Kosten bestanden aus Produktions-, Forschungs-, Bohrungs- und Entwicklungskosten sowie aus Abschreibungen und sonstigen Kapitalaufwendungen.[2]

3234. Ölproduktion, Regierungseinnahmen und die KOC-Gewinne

Die KOC ist eine Non-Profit-Gesellschaft. Sie liefert das Rohöl an ihre Muttergesellschaften zu Produktionskosten plus nominell 1 Shilling Gebühr pro ton. Weder die KOC noch ihre Muttergesellschaften geben Veröffentlichungen über die finanziellen Geschäftsergebnisse der KOC heraus. Infolgedessen kann man nicht feststellen, wieviel Kapital tatsächlich investiert worden ist. Das Gründungskapital bezifferte sich im Jahre 1934 auf 200 000 £. Bis Ende 1951 erreichte es rund 500 000 £, das von den Muttergesellschaften zu gleichen Anteilen geleistet wurde.[3] Die KOC hatte aber bis Ende 1950 rund 33 Mill. £ von ihren Muttergesellschaften zinslos ausgeliehen und in die Oloperationen

---

1) Vgl. Shama, S.: a.a. O., S. 16; Mikdashi, Z.: a.a.O., S.152 .
2) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 216 und 313.
3) Vgl. Skinner, Walter E.: Oil and Petroleum Year Book 1958, London 1958, P.427, zitiert bei Shama, S.: a.a. O., S. 25.

investiert.[1] Nach Issawi und Yeganeh bezifferten sich sämtliche gross fixed investments in der Zeit von 1948 bis 1958 auf 336,9 Mill. $.[2] Die gross fixed investments stellen aber nicht das tatsächlich gebundene Kapital dar. Davon muß man die Abschreibungen abziehen und dazu das in liquiden Mitteln gebundene Kapital addieren.

Nach einer unveröffentlichten Studie der kuwaitischen Plankommission über den Erdöl- und Erdgas - Sektor bezifferten sich die Gesamtinvestitionen der Ölgesellschaften in der Zeit von 1946 bis 1965 auf etwa 150 Mill. Kuwaiti Dinar (KD) oder 420 Mill. $. Davon entfielen auf die KOC 140 Mill. KD oder 392 Mill. $. Der Rest von 10 Mill. KD oder 28 Mill. $ entfiel auf die anderen zwei Gesellschaften, die American Independent Oil Co. (Aminoil) und die Arabian Oil Co. Ltd. (AOC).[3]

Um die Gewinne der KOC annähernd zu schätzen, müssen wir, da die KOC eine Produktionsgesellschaft ist, von den jährlichen Produktionsmengen, den Rohölpreisen und den Produktionskosten ausgehen. Die Produktionsmengen und die Rohölpreise werden in den statistischen Veröffentlichungen angegeben. Schwierigkeiten bestehen aber bei der Schätzung der Produktionskosten.
Nach den Untersuchungen der Chase Manhattan Bank lagen die Produktionskosten, wie wir noch sehen werden, in den Ländern des Mittleren Ostens im Zeitraum 1950 - 1963 zwischen 7 und 21 Cents pro Barrel. Der Durchschnitt lag bei 14 Cents pro Barrel. Für Kuwait wurden die Produktionskosten in der Zeit vor 1950 auf 14 Cents und nach 1950 auf 10 Cents pro Barrel geschätzt.[4]

---

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O.,S. 48.
2) Untersuchungen: 8,4 Mill. $, Produktion: 109,2 Mill. $, Raffinerie: 28,9 Mill. $, Transport: 62,9 Mill. $ und sonstiges: 127,5 Mill. $ = 336,9 Mill.$.
3) Vgl. Zaid, Othman: Die Bedeutung des Erdöls für die ökonomische Entwicklung Kuwaits, Leipziger Diss. 1967, S. 107.
4) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganh, M.: a.a. O.,S. 87, 89 und S. 117.

Nach den Worten des Stellvertreters des Vorsitzenden von Gulf lagen die totalen Produktionskosten im Jahre 1957 unter 10 Cents pro Barrel.[1] Nach Angaben des Finanzministeriums von Kuwait vom Mai 1966 bestanden die Produktionskosten der KOC aus:[2]

Förderungskosten	4,1	Cents	pro	Barrel
Transportkosten (bis zum Schiff)	0,66	"	"	"
Amortisationen der Anlage	1,5	"	"	"
	6,26	"	"	"

Nach Meinung Zaids sind manche Kostenarten in diesen Angaben doppelt gerechnet worden und die tatsächlichen Kosten wohl deshalb niedriger.

Wir können uns noch an eine andere offizielle Angabe anlehnen, und zwar an einen Brief des KOC-Zentralbüros in London an den Vertreter des Scheichs von Kuwait vom 30. November 1962. In diesem Brief wurden die Produktionskosten der KOC für die Jahre 1955 -1961 wie folgt angegeben:[3]

Bohrungskosten	1,6	Mill.	KD
Produktionskosten	19,7	"	"
Transportkosten	7,8	"	"
Marketingkosten	19,7	"	"
allg. Kosten	20,7	"	"
	69,5	"	" insgesamt.

Diese 69,5 Mill. Kuwaiti Dinar machen bei offiziellen Kurs von 2,8 $ pro KD 194,6 Mill. $ aus. Wenn wir berücksichtigen, daß in diesem Zeitraum von 7 Jahren rund 464 Mill. tons Rohöl produziert wurden, dann bekommen wir eine Zahl von 42 Cents Kosten pro ton. Berücksichtigen wir ferner, daß eine ton Rohöl nach der Dichte des Öls von Kuwait etwa 7,3 -7,4 Barrels ausmacht, dann bekommen wir eine Zahl, die näher am vom Finanzministerium angegebenen Betrag liegt.

---

1) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O.,S.214.
2) Vgl. Al-Taliea-Zeitung in Kuwait, Nr. 177 von 4. Mai 1966, zitiert bei Zaid, Othman: a.a. O.,S. 83.
3) Vgl. Zaid, Othman: a.a. O.,S. 87.

Allerdings möchten wir hier anmerken, daß diese Schätzungen keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

Das Absinken der Produktionskosten je Einheit kam dadurch zustande, daß die Produktionsmenge in relativ stärkerem Umfang anstieg als der Kapitalaufwand, zumal Menge und Kapitalaufwand als Globalgrößen zueinander in Beziehung gesetzt werden.
Für unsere Berechnung legen wir Produktionskosten von 10 Cents pro Barrel - zugunsten der Gesellschaft - für den ganzen Zeitraum zugrunde. Nun können wir die jährlich produzierte Menge mit der Differenz zwischen dem realisierten Preis und den Kosten pro Einheit - Barrel oder auf ton umgerechnet - multiplizieren und die Gesamtgewinne der Gesellschaft ausrechnen. Davon ziehen wir die Zahlungen an Kuwait ab und erhalten so die Gewinne der Gesellschaft.

Die Zahlungen an Kuwait wurden bis zur Einführung des Gewinnbeteiligungs-Systems am 1. Dezember 1951 nach der produzierten Rohölmenge berechnet, und zwar 3 Rupien (= 90 Cents) Royalties und 0,25 Rupien (= 7,5 Cents) Steuer pro ton. Vom 1. Dezember 1951 bis Ende 1954 beanspruchte Kuwait 50% der Differenz zwischen den Kosten und dem realisierten Preis und ab 1955 zwischen den Kosten und dem Standortpreis (Posted Price) minus Diskont. Wurde das Öl aber nicht von den Muttergesellschaften abgenommen, sondern von diesen an andere Ölgesellschaften verkauft[1)], was in der Regel zu einem unter dem Standortpreis liegenden Preis geschah, so zahlten die Muttergesellschaften die Hälfte der Differenz zwischen Kosten und dem Verkaufpreis und die abnehmenden Gesellschaften die Hälfte der Differenz zwischen Kaufpreis und Standortpreis (auch minus Diskont).[2)]

---

1) Die AIOC verkaufte im Sept. 1947 106 Mill. tons Rohöl an Standard Oil New Jersey, die innerhalb von 20 Jahren entweder von Kuwait und/oder von Persien abgeliefert werden sollten. Ferner verkaufte sie im gleichen Jahr 27 Mill. tons, die im März 1948 auf 60 Mill. erhöht wurden, an Socony Vacuum zu den gleichen Bedingungen; vgl. Longrigg, S.H.: a.a. O.S.147.
Die andere Anteilhaberin der KOC, Gulf, schloß am 28.Mai 1947 einen Vertrag mit Shell über den Verkauf ihres Anteils am Kuwait-Öl für die Zeit vom 1.2.1947 bis 31.12.1956. Anschließend wurde der Vertrag bis 31.12.

Im folgenden werden einander gegenüber gestellt: Produktionsmenge, Preis, Kosten, Gesamtgewinne, Zahlungen an Kuwait und Gewinne der KOC für die Jahre 1946 bis 1964.

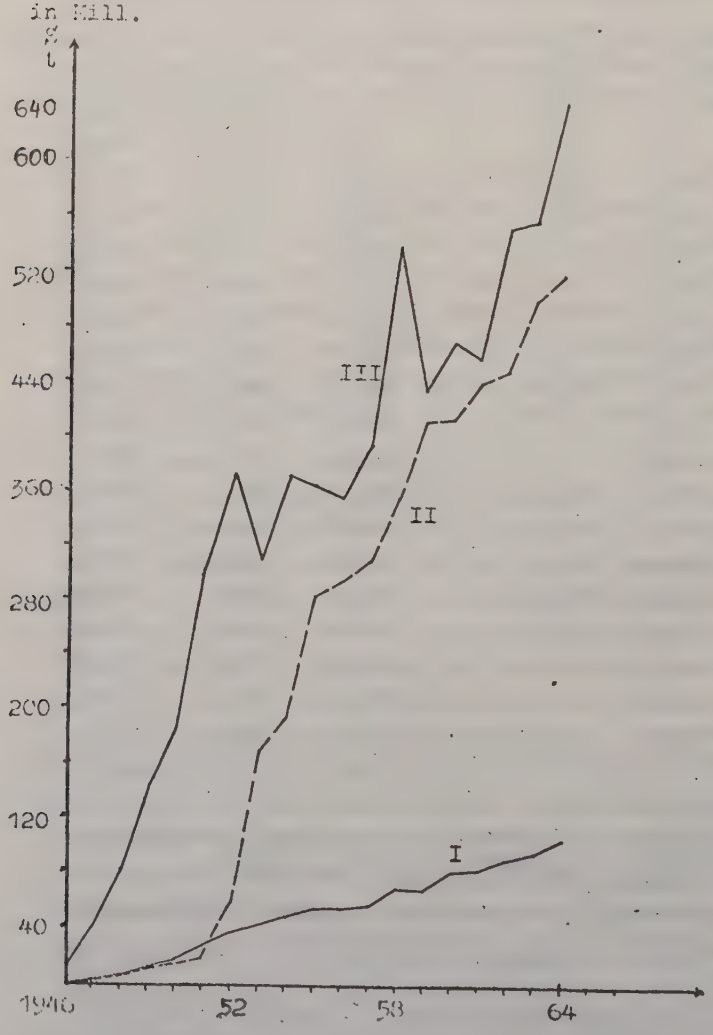
Jahr	Prod. in Mill. tons (1)	Preis $/t (2)	Kosten $/t	Gesamt-gewinn	Zahlung an Kuwait in Mill. $(3)	Gewinne der KOC in Mill. $
1946	0,8	19,6	0,7	15,1	0,8	14,3
47	2,2	"	"	41,6	2,2	39,4
48	6,3	14,5	"	86,9	6,2	80,7
49	12,2	13,3	"	153,7	11,8	141,9
50	17,-	12,2	"	195,5	12,4	183,1
51	27,9	"	"	320,8	18,-	302,8
52	37,-	"	"	425,5	57,-	368,5
53	42,6	11,9	"	477,1	169,-	308,1
54	47,-	12,7	"	564,-	194,-	370,-
55	53,9	"	"	646,8	282,-	364,8
56	54,-	"	"	648,-	293,-	355,-
57	56,4	13,1	"	699,3	308,-	391,3
58	69,-	13,6	"	890,1	354,-	536,1
59	68,4	13,-	"	843,3	409,-	434,3
60	80,6	11,6	"	878,5	412,-	466,5
61	81,4	11,7	"	895,4	439,-	456,4
62	90,7	"	"	997,7	448,-	549,7
63	95,7	"	"	1052,7	498,-	554,7
64	105,-	"	2	1155,-	516,-	639,-

1969 mit der Möglichkeit für weitere Prolonogation verlängert; vgl. Shama, S.: a.a. O., S.26.

2) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 152 - 153.

1) Annual Review of Operations of Kuwait Oil Company.
2) Zaid, Othman: a.a. O., Tabelle IX.
3) U.N. Review of Economic Conditions in the Middle East 1951 - 52, New York March 1953, P. 59;
U.N. Economic Developments in the Middle East 1959 - 1960, New York 1962, P. 146;
Unveröffentlichte Unterlagen des Finanzministeriums in Kuwait, zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 124 und 217.

Graphische Darstellung der Olproduktion, der Royalties und der Reingewinne der KOC



I = Ölproduktion in Mill. tons
II = Royalties
III = Reingewinne der KOC

324. Arabian American Oil Company (Aramco)

3241. Konzession

Bereits im Jahre 1923 erhielt Major Frank Holmes als Repräsentant der Eastern and General Syndicate von Ibn Saud eine Ölkonzession für ein Gebiet von 30 000 Quadratmeilen innerhalb der Al-Hasa Provinz.[1] Da aber Holmes keine Gesellschaft fand, an die er die Konzession verkaufen konnte, mußte die Konzession vier Jahre später gelöscht werden. Die Entdeckung des Öls im Jahre 1932 auf El-Bahrain[2] weckte die Interessen einiger Ölgesellschaften an dem in Saudi-Arabien gegenüber liegenden Al-Hasa-Gebiet.

Zwei Ölgesellschaften, die IPC und die Standard Oil Company of California (Socal), waren bemüht, die Konzession in Saudi-Arabien zu erlangen. Mehrere Faktoren politischer und finanzieller Natur hatten dazu beigetragen, die Konzession an die Socal zu gewähren. Ibn Saud sah den britischen Einfluß in allen an sein Land angrenzenden Gebieten und die Einmischung der britischen Diplomatie beim Erwerb von Konzessionen ungern, während die Nicht-Einmischung der amerikanischen Regierung (und das Vermeiden von direktem Druck) in dieser Hinsicht einen positiven Einfluß hatte.

---

1) Vgl. Totten, Don E.: Erdöl in Saudi Arabien, Heidelberg-München 1959, S. 78; Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 33.

2) Die Konzession wurde auch von Holmes (1925) erworben. 1927 gab er die Konzession an die Eastern Gulf Oil Co., eine Tochtergesellschaft der Gulf Oil Corp., ab. Da aber die Gulf Oil Corp. nach dem Red Line Agreement von 1928 als Anteilseignerin an der IPC diese Rechte allein nicht mehr ausüben konnte und die IPC die Erschließung des Öls in Bahrain ablehnte, verkaufte sie die Konzessionsrechte an Standard Oil Co. of California Ende 1928 für 50 000 £. Die Socal gründete die Bahrain Petroleum Co., eingetragen in Kanada, mit einem Kapital von 100 000 £. Nach Entdeckung des Öls (1932) geriet Socal in Absatzschwierigkeiten, da sie keine Verkaufseinrichtungen außerhalb der USA hatte. Anfang Juli 1936 schlossen Socal und Texas Co. ein Tauschgeschäft ab, in dem Socal 50% aller Absatzeinrichtungen der Texas östlich von Suez gegen 50% Beteiligung an der Bahrain Petroleum Co. übernahm.

Andererseits forderte Ibn Saud, daß alle Zahlungen in Gold geleistet werden sollten, um Verluste durch zukünftige Geldabwertungen zu vermeiden. Die IPC sah sich als britisch registrierte Gesellschaft dazu nicht in der Lage, nachdem die Bank of England den Goldexport im Jahre 1932 verboten hatte.[1] Longrigg als Vertreter der IPC in den Verhandlungen mit Saudi-Arabien schrieb hierzu: "The IPC directors were slow and cautious in their offers and would speak only of rupees when gold demanded. Their negotiator, so handicapped, could do little".[2] Die Socal war bereit, die Zahlungen in Gold zu leisten, oder, falls die Goldbeschaffung im notwendigen Maße unmöglich werde, den gleichen Wert in Dollar oder in Sterling zu leisten.

Am 29. Mai 1933 wurde ein Abkommen unterzeichnet, nach dem die Standard Oil Co. of California eine Olkonzession für ein Gebiet von 320 000 Quadratmeilen[3] auf die Dauer von 66 Jahren erlangte. Finanzielle Vereinbarungen:[4]
(in terms of Gold)

- 4 shilling pro ton Rohöl und 1/8 der zukünftigen Einnahmen aus dem Gasverkauf;
- bis zur Ölentdeckung in kommerziell verwertbaren Mengen eine jährliche "Dead Rent" von 5 000 £;
- die Gesellschaft leistete innerhalb einiger Wochen eine Vorauszahlung in Höhe von 30 000 £, die zur Hälfte von den zukünftigen Royalties abzogen werden sollten;
- eine zweite Vorauszahlung von 20 000 £ sollte im Jahre 1935 erfolgen;
- zwei Vorauszahlungen (Anleihen) von 50 000 £, jede zahlbar innerhalb eines Jahres nach Entdeckung von Öl.

Am Ende der Konzessionszeit sollten alle unbeweglichen Anlagen ohne Gegenzahlung der Regierung zufallen; für die beweglichen Anlagen sollten die Wiederbeschaffungskosten minus Abschreibungen gezahlt werden.

---

1) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 79.
2) Longrigg, S. H.: a.a. O., S. 107.
3) Nach Issawi und Yeganeh 360 000 Quadratmeilen.
4) Vgl. Longrigg, S. H.: a.a. O., S. 108; Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 310.

Für die Erschließung der Olvorkommen gründete die Socal im November 1933 eine Tochtergesellschaft - in der angelsächischen Literatur Operating Company genannt -, California Arabian Standard Oil Company (CASOC) mit einem Kapital von 500 000 £, das im Jahre 1936 auf 700 000 £ erhöht wurde.[1)]

Aus den gleichen Gründen wie beim Verkauf von Anteilen der Bahrain Petroleum Co.[2)] verkaufte die Socal Ende 1936 an die Texaco 50% ihrer Tochtergesellschaft CASOC mit allen Konzessionsrechten in Saudi-Arabien für 21 Mill. £. Texaco leistete 3 Mill. £ in bar, und der Rest von 18 Mill. sollte von dem zukünftigen Ölexport in Raten von 25 Cents pro Barrel geleistet werden.[3)] Die Aufwendungen der CASOC bezifferten sich bis dahin auf 3 Mill. £.[4)]

Die CASOC begann mit den Bohrungen im Jahre 1935. Schon in den ersten Monaten wurde Öl in kleinen Mengen gefunden, aber in kommerziell verwertbaren Mengen erst im März 1938 im Dammam-Gebiet in einer Tiefe von 4550 Fuß.[5)] Der Ölexport in kleinen Mengen begann schon im September 1938, wenn auch die offizielle Eröffnung erst am 1. Mai 1939 stattfand. Die Bohrungsaufwendungen bezifferten sich Ende September 1938 auf 1,75 Mill. £ und die Gesamtaufwendungen auf 8,55 Mill. £.[6)]

Der Erfolg der Gesellschaft veranlaßte deutsche, italienische und japanische Gesellschaften, sich um Ölkonzessionen in Saudi-Arabien zu bemühen. Die CASOC konnte aber die neuen Konkurrenten ausschalten. Durch ein sog. Ergänzungsabkommen vom 31.Mai 1939 wurde das Konzessionsgebiet um zusätzliche 120 000 Quadratmeilen erweitert mit Vorrechten auf weitere 177 400 Quadratmeilen. Dies stellte damit das größte Konzessionsgebiet der Welt dar. Saudi-Arabien erhielt sofort eine Summe von 140 000 £ (terms of Gold) und sollte weitere 100 000 £ bei Ölentdeckung in kommerziell verwertbaren Mengen in dem durch die Konzession neu ein-

---

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 47.
2) Vgl. oben, S. 133.
3) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 33.
4) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 115.
5) Vgl. Longrigg, S.H.: a.a.O., S. 109; Mikdashi, Z.: a.a.O., S. 115
6) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 115.

bezogenen Gebieten bekommen. Die "Dead Rent" wurde auf 25 000 £ (terms of Gold) pro Jahr erhöht.[1] Ferner erhielt die Regierung das Recht, jährlich 2,3 Mill. amerikanische Gallons Gasoline und 100 000 Gallons Kerosin kostenfrei zu beziehen.

3242. Die Beteiligung weiterer Gesellschaften

Die Entdeckung größerer Ölreserven stellte die Gesellschaft vor schwierige finanzielle, aber auch absatzpolitische Fragen.

Bis Ende 1946 betrugen die Gesamtinvestitionen der Arabian American Oil Co.(Aramco), so heißt die Gesellschaft (CASOC) ab Januar 1944, 115 Mill. $. Davon waren 23,5 Mill.[2] Kapital und Reserven, während 91,8 Mill. von den Muttergesellschaften als Leihkapital zur Verfügung gestellt wurden.[3] Um neues Kapital zu beschaffen und neue Absatzmöglichkeiten zu eröffnen, war die Aufnahme von neuen Partnern notwendig. Als neue Partner kamen die Standard Oil Co. of New Jersey und Socony Vacuum in Frage. Nach einem Abkommen vom März 1947 beteiligten sich New Jersey mit 30% und Socony mit 10%. Beide Gesellschaften zahlten 102 Mill. $ (New Jersey 76,5 und Socony 25,5), die später auf 105,5 Mill. erhöht wurden, an Socal und Texaco. Sie waren ferner damit einverstanden, bis zu einem Höchstbetrag von 367,2 Mill. $ von ihren Gewinnanteilen 10 Cents pro Barrel an die Vertragspartner abzuliefern.[4]

So war die endgültige Beteiligung an der Aramco wie folgt:

Standard Oil Co. of California	30%
Texas Corporation	30%
Standard Oil Co. of New Jersey	30%
Socony Vacuum Oil Co.	10%

---

1) Vgl. Longrigg, S. H.: a.a. O.,S.110; Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 310 - 311.
2) Mikdashi spricht von 28 Mill. $.
3) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O.,S. 47.
4) Eine Darstellung für diese Zahlungen findet man bei Mikdashi, Z.: a,a. O.,S. 283 - 287.

3243. Einführung des 50:50 - Systems

Am 20. Februar 1949 erteilte die saudi-arabische Regierung eine Ölkonzession für ihren Anteil an der neutralen Zone zwischen Saudi-Arabien und Kuwait an die American Independent Oil Company (später Getty genannt) , und erzielte dabei bessere finanzielle Bedingungen als mit der Aramco. Hinsichtlich der Öleinnahmen von Aramco sah sich die saudi-arabische Regierung mit Recht benachteiligt, wenn man bedenkt, daß sich ihre Öleinnahmen von der Aramco im Jahre 1949 auf 39 Mill. $ beliefen (vgl. Tabelle unten), während die von Aramco an die USA-Regierung abgelieferte Einkommensteuer sich für das gleiche Jahr auf 43 Mill. $ bezifferte.[1)]

Um die Öleinnahmen von Aramco zu erhöhen, mußten die finanziellen Bestimmungen der Konzession von 1933 geändert werden. Das geschah, als die saudi-arabische Regierung zum ersten Mal in ihrer Geschichte die Einkommensteuer auf Korporationen und Einzelpersonen im Jahre 1950 einführte. Aramco wurde zur Einkommensteuer herangezogen. Damit wurde das Übereinkommen auf eine neue finanzielle Basis gestellt. Saudi-Arabien folgte damit dem Beispiel Venezuelas, das den Ölgesellschaften schon 1948 eine 50%ige Einkommensteuer auferlegt hatte.

Die Verhandlungen, die im Jahre 1949 zwischen der saudi-arabischen Regierung und Aramco begonnen hatten, endeten mit einem den Bestimmungen der eingeführten Einkommensteuer angepaßten Abkommen vom 30. Dezember 1950 rückwirkend ab 1. Januar 1950. Nach diesem Abkommen sollten die Regierungseinnahmen 50% der Produktionsgewinne nach Abzug der Produktionskosten, Abschreibungen, Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sowie der an die USA-Regierung gezahlten Körperschaftsteuer ausmachen.[2)]

Die Einnahmen der Regierung stiegen nach Einführung des 50:50 - Systems schlagartig, aber die Gewinne der Gesell-

---

1) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O.,S. 148.
2) Vgl. Hurewitz, J. C.: Diplomacy in the Near and Middle East, A Documentary Record 1914-1956, Princeton 1956, P. 314-22; zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a. O.,S. 149.

schaft blieben im Vergleich zum investierten Kapital unverhältnismäßig hoch. Das werden wir in dem folgenden Abschnitt sehen.

3244. Ölproduktion, Royalties und die Aramco-Gewinne

Die Olproduktion war bis Ende des Zweiten Weltkrieges hauptsächlich durch Absatzengpässe von kleinem Umfang. Erst als der Krieg zu Ende ging und insbesondere nach Beteiligung der New Jersey und der Socony im Jahre 1947 stieg die Produktion enorm (vgl. Tabelle unten). Entsprechend der Produktionssteigerung bewegten sich die Royalties der Regierung und die Nettogewinne der Gesellschaft nach oben.

Wegen der Zahlungs- und der sonstigen Schwierigkeiten während des Krieges kam die saudi-arabische Regierung der Gesellschaft entgegen. Sie verlängerte die Konzession um weitere 6 Jahre und willigte ein, daß die Gesellschaft die Royalties in Dollar und mit 10 Cents Diskont pro ton zwei Jahre lang, beginnend mit 1941, zahlen konnte. Ansonsten bestand die Regierung darauf, daß die Zahlungen in Gold geleistet werden sollten. Solange die Royalties noch von kleinem Umfang waren, konnte die Gesellschaft das Gold dafür besorgen. Sie kaufte z.B. Maria Theresia Gold-Taler von der argentinischen Regierung.[1] Als die Royalties aber einen größeren Umfang erreichten, war es für die Gesellschaft unmöglich, Gold in ausreichendem Maße zu beschaffen. Im Jahre 1948 wurden zwischen Aramco und der saudi-arabischen Regierung Vereinbarungen getroffen, nach denen die Zahlungen in Dollar (auf Goldbasis) geleistet werden konnten. Infolgedessen hatte die Gesellschaft für den Gold-Sovereign (fiktiv) anstatt des offiziellen Kurses (International Monetary Fund) von 8,24 $ nun den Marktpreis von 12 $ an Saudi-Arabien zu leisten, d.h. die Royalties erhöhten sich von 22 Cents auf 34 Cents pro Barrel.[2]

---

1) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O.,S. 130, Fußnote 70.
2) Vgl. Longrigg, S. H.: a.a. O.,S. 209. Andere Angaben macht Mikdashi. Danach erhöhten sich die Royalties von 21 auf 32 Cents pro Barrel, Mikdashi, Z.: a.a. O., S.121.

Für die Regierung war die Gesellschaft eine wichtige Finanzierungsquelle. Sie leistete ihr Ende 1943 10,3 Mill. $ als Vorauszahlung auf zukünftige Royalties. Ferner stellte sie ihr zwischen 1943 und 1947 10 Mill. $ Kredit im Rahmen der von der USA-Regierung an Saudi-Arabien geleisteten Budgethilfe von 27 Mill. $ zur Verfügung.[1)]

Im folgenden geben wir eine Darstellung der Entwicklung der Olproduktion, der Regierungseinnahmen, der Nettogewinne der Gesellschaft sowie der an die Muttergesellschaften ausgeschütteten Dividenden für die Jahre 1938 - 1964; für den Zeitraum von 1952 bis 1961 werden zusätzlich das investierte Kapital und der Durchschnittsgewinn in Prozent angegeben.

---

1) Vgl. Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 121.

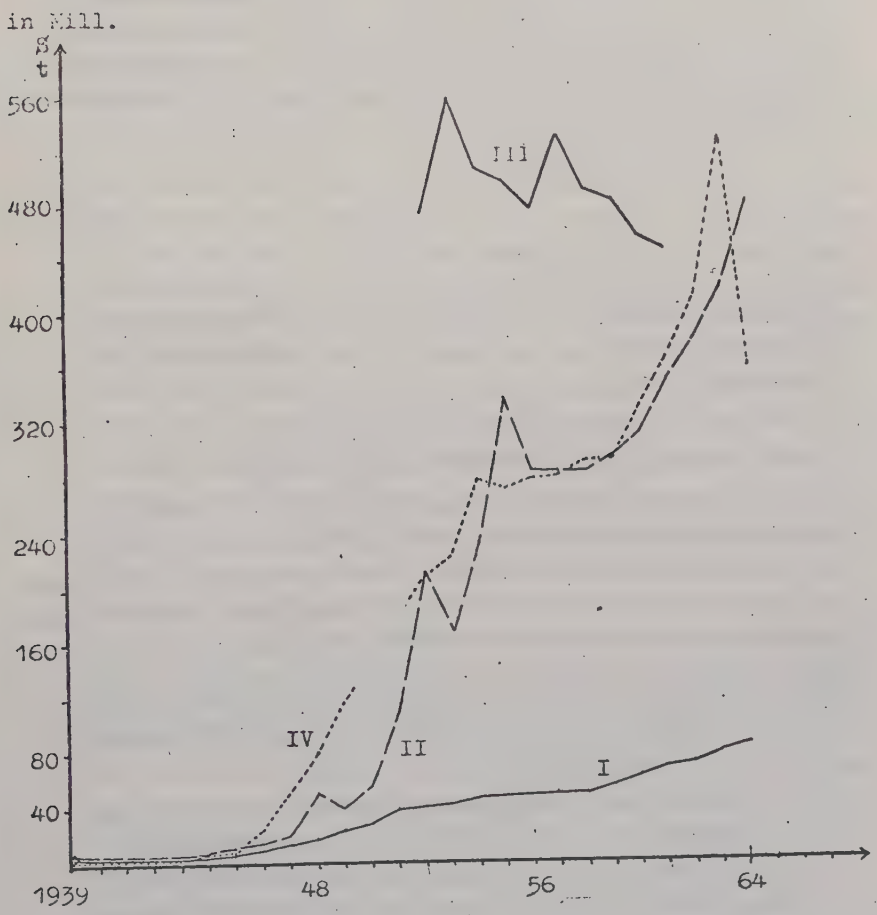
Quellenangaben für die Tabelle:

(1) Aramco's Reviews of Operations, submitted to the Saudi-Arab Government; Aramco's Annual Reports of Operations to the Saudi Arab Government.
(2) Aramco's Memorial, Vol. I, Chart 8, P. 15; The Saudi Arabian Monetary Agency, Annual Report 1383 -84 A.H. (July 18. 1965) P. 42, zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a. O., S.122 und 184.
(3) Tariki, Abdullah: Towards Better Cooperation between Oil Producing and Oil Consuming Countries, Fourth Arab Petroleum Congress, Beirut 1963, S. 10.
(4) Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 120; Tariki, Abdullah: a.a. O., S. 10.
(5) Zusammengestellt nach Mikdashi, Z.: a.a. O., S.283-287.

Jahr	Prod. in Mill.tons (1)	Royalties in Mill.$ (2)	Invest.Kap. in Mill.$ (3)	Netto-gewinne in Mill.$	(4) $\frac{G}{K}$ in%	Dividende (5)
1938	0,1					
39	0,5	3,2[1]		0,7		keine
40	0,7	2,5		0,3		"
41	0,6	2,-		0,2		"
42	0,6	2,-		0,2		"
43	0,6	2,-		0,1		"
44	1,-	2,5		2,8		"
45	2,8	5,-		3,6		"
46	7,9	12,5		23,-		"
47	11,8	17,5		49,4		37,-
48	18,7	50,8[2]		80,3		25,-
49	22,8	39,-		115,1		61,7
50	26,2	56,7		?		57,-
51	36,6	110,-		?		93,-
52	39,9	212,2	475,1	211,7	44,6	94,2
53	40,9	169,8	561,2	223,5	39,8	117,-
54	46,1	234,8	508,7	279,-	54,8	283,5
55	46,8	338,2	498,4	273,6	54,9	263,6
56	47,9	286,8	478,5	280,9	58,7	265,6
57	48,2	286,5	531,6	283,5	53,2	239,4
58	49,3	287,4	492,-	291,4	59,2	330,3
59	53,3	295,3	484,1	293,5	60,6	301,-
60	61,1	312,8	457,9	332,6	72,6	357,-
61	68,1	352,2	447,-	364,1	81,5	375,-
62	74,6	381,7		410,-	Ø58,-	403,3
63	79,8	418,6[3]		530,-		403,3
64	84,4	482,1		360,-		403,3

1) einschließlich der nach dem Abkommen vom 31. Mai 1939 geleisteten Zahlungen von 1,16 Mill. $.
2) einschließlich der nach der Umrechnung von Gold auf Dollar zustandegekommenen 19,32 Mill. $.
3) nicht enthalten sind Sonderzahlungen in Höhe von 152,5 Mill. $ nach einem neuen Abkommen vom 24. März 1963.

Graphische Darstellung der Olproduktion, der Royalties sowie des investierten Kapitals und der Nettogewinne



I = Olproduktion in Mill. tons
II = Royalties
III = Das investierte Kapital
IV = Nettogewinne

325. Ökonomische Besonderheiten der Erdölindustrie

Nachdem wir gesehen haben, wie hoch die Investitionen der vier genannten Erdölgesellschaften, und insbesondere wie hoch die erzielten Gewinne waren, ist es u. E. angebracht, manche Gesichtspunkte der Erdölindustrie kurz darzulegen und einen Vergleich zwischen den größten erdölproduzierenden Gebieten durchzuführen, um die Gründe für die Höhe der erzielten Gewinne aufzuzeigen.

3251. Produktionskosten

Die Erdölindustrie ist allgemein durch drei Merkmale charakterisiert:[1)]

- Economies of Scale
- hohe Anfangsinvestitionen
- hoher Anteil der fixen Kosten an den Gesamtkosten.

Unter "Economies of Scale" ist folgendes zu verstehen: Je größer die Kapazität - und damit die produzierte Menge - bei voller Inanspruchnahme ist, desto niedriger werden das zu investierende Kapital je Kapazitätseinheit und die durchschnittlichen Produktionskosten. Hierzu einige Beispiele:

Nach Schätzungen, die im Jahre 1950 in den USA für die Raffinerie-Branche gemacht wurden, bezifferten sich die Investitionen pro Barrel auf:

	1300 $	bei einer	Kapazität	von	10 000 B/d
	833 $	"	"	"	30 000 B/d
	610 $	"	"	"	100 000 B/d
und	545 $	"	"	"	200 000 B/d.

In West-Europa waren die geschätzten Zahlen für 1960:

	1460 $	bei einer	Kapazität	von	10 000 B/d
und	600 $	"	"	"	100 000 B/d.[2)]

---

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 84.
2) ebenda, S. 84.

Für den Transportsektor wurden die Investitionen auf 100 $ pro Dead Weight Ton (DWT) bei 16 600 tons-Tankern, auf 55 $ bei 45 000 tons-Tankern und auf 45 $ bei 85 000 tons-Tankern geschätzt.
Die Transportkosten pro ton reduzieren sich bei Zugrundelegung der 16 600 tons - Schiffe (= 100%) auf 60 % bei Schiffen in der Größe von 45 000 tons, auf 50 % bei 85 000 tons und auf 40 % bei Schiffen über 100 000 tons.[1)]

Das Gleiche gilt auch für den Transport mit Rohrleitungen, da die transportierte Menge bei Verwendung größerer Rohre überproportional zu dem Durchmesser der Rohre steigt. Infolgedessen sinken die Kosten pro Einheit. Man schätzte die Transportkosten pro ton und Meile bei Verwendung von Rohrleitungen in voller Kapazität von 1 Mill. tons auf 1 d., bei 6 Mill. tons auf 0,25 d. und auf 0,15 d. bei Rohrleitungen von 20 Mill. tons.[2)]

Für den Produktionssektor gilt der gleiche Trend, da bei Erhöhung der Produktionsmenge die Aufwendungen für Erkundungen, geologische Untersuchungen, Bohrungen usw. auf eine größere Anzahl von Einheiten verteilt werden. Eine Erhöhung der Produktionsmenge bei Senkung der Kosten pro Einheit ist aber nur möglich, wenn die entdeckten Reserven - und zwar pro Erdölquelle - so hoch sind, daß sie eine Erhöhung der Produktionsmenge auf lange Zeit gewährleisten können. Ein Rückgang der Produktionskosten pro Einheit ist aber auch möglich, wenn neue Bohrungen gemacht werden und die neu entdeckten Ölreserven so groß sind, daß die Produktionsmenge überproportional zu den Aufwendungen erhöht werden kann. Das haben wir am Beispiel der KOC gesehen, als die Produktionskosten bei Erhöhung der Produktion von 14 auf 6,2 Cents pro Barrel zurückgingen.

Wenn das Merkmal hoher Anlageinvestitionen auch für alle Stufen der Erdölindustrie gilt, dann hat es doch seine

---

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 85; für weitere Angaben vgl. Nibley, P.P. and D. W. Dreier: Pipeline Economics and Technology in Middle East, Second Arab Petroleum Congress, Beirut 1960, S. 116.
2) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a,a. O., S. 85.

besondere Bedeutung in der Stufe der Rohölproduktion, wo größere Summen für Erkundungen, geologische Untersuchungen, Bohrungen usw. ausgegeben werden müssen, bevor Erdöl in kommerziell verwertbaren Mengen gefunden wird. Die Investitionen in der Rohölproduktion sind insbesondere mit dem Risiko belastet, daß kein Erdöl gefunden wird. Wird Erdöl gefunden, dann muß die Gesellschaft in der Lage sein, es zu erschließen und zum Exporthafen - wenn auch nicht zum Absatzmarkt in einem anderen Kontinent - zu transportieren. Das erfordert wiederum den Einsatz höherer Kapitalbeträge, insbesondere wenn man die Vorteile der Economies of Scale ausnutzen will. Nur kapitalkräftige Gesellschaften sind in der Lage, unter diesem Risiko das benötigte Kapital zur Verfügung zu stellen. Andererseits sind kleine Gesellschaften mangels Kapitals selten dazu fähig, die modernen technischen Methoden bei der Forschung, Erschließung und Entwicklung des Erdöls anzuwenden.

Als Folge der höheren Aufwendungen bei den Vorarbeiten, der Beschaffung von Anlagen, dem Bau von Rohrleitungen und dergleichen ist der Anteil der fixen Kosten an den Gesamtkosten hoch. Das Verhältnis der fixen Kosten zu den Gesamtkosten ist nicht nur von Land zu Land unterschiedlich, sondern es verschiebt sich ebenfalls mit der Zeit. Der Einsatz von modernen technischen Methoden spart Arbeitskräfte - dies ist an dem Rückgang der Zahl der Arbeitskräfte mit gleichzeitiger Erhöhung der Produktionsmenge in den Ländern des Mittleren Ostens zu sehen[1] , und erhöht infolgedessen den Fixkostenanteil an den Gesamtkosten. Dennoch besteht die Möglichkeit, daß bei einer Produktionssteigerung trotz eines Anwachsens des Fixkostenanteils an den Gesamtkosten nicht nur die gesamten sondern auch die fixen Stückkosten sinken.
Um das Jahr 1960 schätzte man den Fixkostenanteil an den Gesamtkosten in den USA auf 71 bis 80%.[2] Schätzungen für

---

1) Vgl. unten, Abschnitt 432.
2) Vgl, Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O.,S.86.

andere Länder weisen unterschiedliche Verhältnisse auf. Hier ist zu bemerken, daß die Gesamtkosten pro Einheit stark fallen, wenn die Kapazität voll ausgelastet ist. Deshalb ist es günstiger, wenn die Produktion in der Erdölindustrie auf dem jeweiligen Kapazitätsmaximum gehalten wird.

3252. Vergleich zwischen den investierten Kapitalien in den größten erdölproduzierenden Gebieten

Wenngleich die höheren Investitionen auch ein generelles Merkmal der Erdölindustrie darstellen, was auch für die Länder des Mittleren Ostens gilt, sind dennoch die Investitionen in diesen Ländern in Bezug auf die produzierte Ölmenge und die entdeckten Reserven im Vergleich zu den anderen großen ölproduzierenden Ländern - den USA und Venezuela - außerordentlich niedrig. Das wird in folgender Darstellung gezeigt.
Die in die Ölproduktion investierten Kapitalien für die USA, für Venezuela und für den Mittleren Osten[1] (in Mill.$) betrugen:[2]

	Ende 1946		Ende 1959		Ende 1965		Ende 1967[3]	
	B	N	B	N	B	N	B	N
USA	9 525	4 400	33 175	15 600	44 700	21 675	48 425	23 625
Venez.	1 050	525	4 700	2 550	4 940	1 800	4 975	1 580
M.O.	350	265	1 750	1 150	2 480	1 550	2 775	1 625

Um die durchschnittlichen Investitionen pro Barrel und Tag zu ermitteln, müssen wir das investierte Kapital durch die Produktion pro Tag dividieren. Diese durchschnittlichen Investitionen bezifferten sich auf (für die gleichen Jahre wie oben; angegeben in $):

USA	1 880	870	3 190	1 500	5 727	2 777	5 495	2 681
Venez.	880	440	1 340	730	1 422	518	1 432	446
M.O.	420	320	290	190	299	186	276	162

1) Hier sind alle Länder des Mittleren Ostens einbezogen.
2) Quellenangaben siehe folgende Seite.
3) B = Brutto; N = Netto.

Wie aus folgender Tabelle hervorgeht, betrug das investierte Kapital pro B/d im Mittleren Osten in Relation (Angaben in %) zur entsprechenden Größe in:

	1946		1959		1965		1967	
	B	N	B	N	B	N	B	N
Venez.	48	73	21	26	21	36	20	36
USA	22	36	9	12	5	7	5	6

Hier liegt einer der Gründe für die hohen Gewinne der Ölgesellschaften des Mittleren Ostens.

3253. Kostenvergleich

Unter den erdölproduzierenden Ländern weisen die Länder des Mittleren Ostens die niedrigsten Produktionskosten auf. Gründe dafür sind neben dem niedrigen Kapitaleinsatz (s.o.):

- die Ergiebigkeit der Ölquellen und die in ihnen entdeckten hohen Ölreserven: die durchschnittliche Rohölproduktion im Mittleren Osten wird auf 600 B/d pro Quelle geschätzt, während die gleiche Schätzung für die USA die Rohölproduktion mit 11 - 30 B/d pro Quelle angibt;[1)]
- der niedrigere Prozentsatz der trockenen Bohrungen, des "dry well", im Verhältnis zu den insgesamt gebohrten Quellen: von insgesamt 1 500 bis zum Jahre 1950 niedergebrachten Bohrungen im Mittleren Osten waren nur 75 Bohrungen trocken, also 1425 produktionsfähig; von den bis dahin in den USA getätigten Bohrungen (insgesamt 1 638 000) waren dagegen nur 182 000 produktionsfähig und 1 456 000 trocken. Das besagt, daß im Mittleren Osten

---

- für die Jahre 1946 und 1959: The Chase Manhattan Bank, Investment Patterns in the World Petroleum Industry, New York, December 1956; Capital Investment by the World Petroleum Industry, New York, Oktober 1960, zitiert bei Issawi, Ch. and Yeganh, M.: a.a.O., S.53.
- für die Jahre 1965 und 1967: The Chase Manhattan Bank, Capital Investments of the World Petroleum Industry, New York 1965, S. 16 - 17 und 1967, S. 18 - 19.

1) Vgl. El-Housseni, Farouk: The Economics of the Petroleum in the Middle East, First Arab Petroleum Congress, Cairo 1959, S. 52.

auf 19 produktionsfähige Quellen die Kosten von nur einer trockenen Quelle umgelegt werden,mußten, während das Verhältnis in den USA 1:8 betrug.[1)]

- die geringe Tiefe, in der sich das Erdöl im Mittleren Osten befindet: es liegt im Durchschnitt zwischen 2 000 und 5 000 Fuß tief und selten tiefer als 10 000 Fuß,[2)] während z,B. in den USA bis über 30 000 Fuß gebohrt werden muß;
- die günstigen natürlichen Förderungsbedingungen: während in den meisten anderen Erdölländern das Öl in der Regel hochgepumpt werden muß, tritt es im Mittleren Osten zumeist auf Grund eines hohen natürlichen Drucks in den ölhaltigen Erdschichten nach einer Bohrung von selbst aus;
- die günstige geographische Lage der Ölfelder: sie liegen alle unweit von der Küste - eine Ausnahme bildet das Kirkuk-Feld im Irak -, wodurch keine hohen Transportkosten verursacht werden;
- die niedrigen Lohnkosten, die allerdinges im allgemeinen ohnehin nur etwa 10-15% der Gesamtkosten ausmachen.

Zum Vergleich seien die beiden folgenden Tabellen angegeben.

Rohölreserven, Produktion und Produktionsquellen in den USA, Venezuela und im Mittleren Osten, Stand 1957.[3)]

	Anzahl der Quellen(a)	Gesamtreserven in Mrd.Barrel (b)	Gesamtprod. in 1000 B/d	Reserven in 1000 B. Pro Quelle	Produktion in B/d pro Quelle
USA	559 000	33	7 160	59	13
Venez.	11 272	16	2 790	1 423	246
Kuwait	230	60	1 110	260 860	4 826
Saudi-Arabien	187	45	990	240 640	5 294
Iran	88	32	725	363 600	8 239
Irak	75	25	440	333 333	5 866

1)El-Housseni, F.: a.a. O.,S.52.
2) Vgl. Tabelle 27 bei Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 83.
3) The Oil and Gas Journal, 31. Dezember 1957, zitiert bei Shama, S.: a.a. O.,S. 45.
a) Stand 1. Juli 1957
b) Stand 31. Dezember 1957

Die Produktionskosten in $ pro Barrel in:[1)]

	USA	Venezuela	Mittl. Osten
1946	0,78	0,50	0,18
47	0,94	0,58	0,29
48	1,04	0,62	0,40
49	1,08	0,72	0,31
50	1,06 (1,18)	0,27 (0,30)	0,11 (0,13)
51	1,18 (1,32)	0,34 (0,37)	0,09 (0,11)
52	1,58	0,42	0,17
53	1,69	0,41	0,11
54	1,86	0,39	0,11
55	1,88	0,41	0,12
56	1,94	0,81+)	0,16
57	1,95	0,95+)	0,17
58	1,73	0,58	0,21
59	1,69	0,41	0,19
60	1,63	0,42	0,15
61	1,53	0,17	0,15
62	1,65	0,15	0,14
63	1,54	0,15	0,07
	ø 1,48	ø 0,45	ø 0,17

+) Einschließlich 0,35 bzw. 0,38 $ pro Barrel für Konzessionserwerb.

1) Quellenangaben:
The Chase Manhattan Bank, Investment Patterns in the World Petroleum Industry, New York Oktober 1957;
Capital Investments by the World Petroleum Industry, New York Oktober 1960, p. 4, and November 1962, p. 9;
Capital Investments of the World Petroleum Industry, New York 1963, p. 7.
Zitiert bei Mikdashi, Z.: a.a. O., S. 94 und 168.

3254. Preisbildung[1]

Im Rahmen dieses Kapitels kann man das Problem der Preisbildung für Roherdöl nicht erschöpfend diskutieren. Für unseren Zweck genügt es, wenn wir die Grundzüge ihrer Entwicklung skizzieren und ihren Einfluß auf die Einnahmen der erdölexportierenden Länder des Mittleren Ostens sowie auf die Gewinne der dort arbeitenden Gesellschaften darlegen.

Zu Beginn der 20-er Jahre dieses Jahrhunderts waren die USA und Mexiko die größten erdölproduzierenden und -exportierenden Länder der Welt und bestimmten daher weitgehend die Erdölpreise auf dem Weltmarkt. Das führte zur Einführung des sog. "basing point" Systems, wonach die Preise für Roherdöl in jedem Importhafen der Welt gleich den Preisen am Golf von Mexiko (f.o.b.) plus den Transportkosten zwischen dem Mexiko-Golf und dem jeweiligen Importhafen waren. Je weiter ein Land vom Mexiko-Golf entfernt lag, desto höher waren die Roherdölpreise (c.i.f.) für dieses Land, gleichgültig, woher das Erdöl importiert wurde. Wenn z.B. ein Inder (Engländer) Erdöl aus dem persischen Hafen Abadan importierte, so hatte er den Festpreis (Mexiko-Golf) plus den Frachtkosten vom Mexiko-Golf bis nach Bombay (London) zu bezahlen. Für die APOC war es daher z.B. günstiger, das Erdöl an den Inder zu verkaufen als an den Engländer, da die Frachtkosten zwischen Abadan und Bombay niedriger waren als zwischen Abadan und London.

Ein solches Preissystem wäre nicht denkbar gewesen, wenn der Weltmarkt für Erdöl nicht von ein paar (7) Gesellschaften beherrscht worden wäre.[2]

---

1) Unter Preis wird hier der Preis pro Barrel-Roherdöl gleicher Qualität (Dichtegrad) verstanden.

2) Diese Gesellschaften waren: New Jersey; Socal; Socony; Texaco; Gulf; Royal Dutch-Shell und BPC. Sie bestimmen bis heute weitgehend das Geschehen auf dem Erdölmarkt. Ihre Anteile an den wichtigsten Erdölgebieten (in %) sind für die 50-er Jahre in der Tabelle auf der nächsten Seite dargestellt.

Dieses Preissystem blieb bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bestehen. Während des Krieges war Großbritannien der größte Verbraucher von Erdöl aus dem Mittleren Osten. Die britische Regierung war mit der Zugrundelegung der Transportkosten vom mexikanischen Golf statt der tatsächlichen Transportkosten nicht einverstanden, da die britischen Raffinerien zum größten Teil östlich von Suez lagen.

Unter dem Druck der britischen Regierung mußten die Erdölgesellschaften nachgeben und die tatsächlichen Transportkosten unter Beibehaltung der bisherigen f.o.b.-Preise auf Basis des Mexiko-Golfs berechnen.[1)]

Höhere im Mittleren Osten entdeckte Reserven und niedrigere Produktionskosten im Verhältnis zu denjenigen in den USA und Venezuela, aber auch insbesondere die Sorgen der USA um ihre Erdölreserven führten nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer starken Steigerung der Erdölproduktion im Mittleren Osten. Da Westeuropa der größte Absatzmarkt für das Erdöl aus dem Mittleren Osten war (und ist), war es notwendig, dessen Preise so festzusetzen, daß sie mit den Mexiko-Golf-Preisen konkurrieren konnten. Daher wählte man neben dem Mexiko-Golf als Bestimmungsort für Erdölpreise f.o.b. London als Bestimmungsort für Erdölpreise c.i.f., d.h. die Preise für Erdöl gleicher Qualität sollten in London c.i.f. gleich sein, und zwar nach der folgenden Formel:

		USA	übriges Amerika	Rest der Welt(ohne Ostblock)	insgesamt (ohne Ostblock)
Reserven	1949	34	82	82	65
	1958+)	33	71	90	80
Prod.von	1949	32	81	96	55
Rohöl	1959	33	73	84	60
Raffine-	1950	44	76	79	57
rien	1959	43	76	65	56
Rohrlei-					
tungen	1950	44	100	100	57

Von den Privat-Tankern besaßen sie (1959) 43% der Weltflotte und kontrollierten durch Verträge weitere 47%; vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 61; Tariki, A.: The Priçing of Crude Oil and Refined Produkts, Second Arab Petroleum Congress, Beirut 1960, S. 163.

+)Einschließlich Compagnie Francaise des Pétroles.

1)Tariki, A.: a.a. O., S.166.

Mexiko-Golf-Preis + Transportkosten Mexiko-Golf/London =
Arab.-Golf-Preis + Transportkosten Arab.-Golf/London.
Oder
Arab.-Golf-Preis = Mexiko-Golf-Preis + Transportkosten Mexiko-Golf/London ./. Transportkosten Arab.-Golf/London.[1)]

Da die Transportkosten, einschließlich der Suezkanal-Gebühren, Arab.-Golf/London höher waren als die Mexiko-Golf/London, mußte der Preis im Mittleren Osten (f.o.b.) niedriger sein als der am Mexiko-Golf (f.o.b.).Die beiden bewegten sich in die gleiche Richtung - nach oben wie nach unten. Als der Mexiko-Golf-Preis für Roherdöl (API Dichtegrad 34) im Jahre 1947 - das Jahr, in dem diese Formel eingeführt wurde, - sich von 1,40 auf 2,68 $/Barrel erhöhte, stieg der Preis für Roherdöl gleicher Qualität im Mittleren Osten von 1,17 auf 2,22 $/Barrel.[2)] Die 46 Cents Differenz waren durch die unterschiedlich hohen Transportkosten verursacht.

Hauptkonkurrenten auf dem europäischen Markt waren das mittelöstliche und das venezuelanische Erdöl - die Erdölexporte aus Libyen begannen erst im Oktober 1961 - . In den beiden Gebieten herrschten dieselben Gesellschaften.[3)] So waren sie in der Lage, die Produktion in dem einen oder dem andren Gebiet auszudehnen, je nachdem, wie es für sie günstiger war, der Nachfrage nach Erdöl entgegen zu kommen. Da der Preis in Venezuela gleich dem Mexiko-Golf-Preis war und die Transportkosten Venezuela/London um 15 Cents niedriger waren als diejenigen Mexiko-Golf/London, wurde der Preis im Mittleren Osten um 19 Cents auf 2,03 $/B gesenkt.[4)]

---

1) El-Housseni, F.: a.a. O., S. 61.
2) 2,68 + 1,03 (Transportkosten Mexiko-Golf/London) ./. 1,47 (Transportkosten Arab.-Golf/London) = 2,24 $/B. Der tatsächliche Preis war 2,22 $/B; vgl. Tariki, A.: a.a. O., S.166.
3) Ausschließlich der BPC, die keine Ölinteressen in Venezuela hatte.
4) Tariki, A.: a.a., O. S. 167.

Seit dem letzten Quartal des Jahres 1948 begannen die USA, Erdöl aus dem Mittleren Osten zu importieren. Im gleichen Jahr wurde die Economic Cooperation Administration (ECA) gegründet mit dem Ziel, sich um die wirtschaftliche Neuorganisation Europas im Rahmen des Marshall-Plans zu bemühen. Eine ihrer bedeutendsten Aufgaben war die Finanzierung der Erdölimporte nach Westeuropa. Die ECA bemühte sich, die Preise des importierten Erdöls zu senken. Auf ihren Druck hin wurde der Erdölpreis im Mittleren Osten im Jahre 1949 zuerst um 15 Cents auf 1,88 und dann um weitere 13 Cents auf 1,75 $/Barrel gesenkt. Das geschah durch Verlegung des Preisbestimmungsorts (c.i.f.)(zu ungunsten der Länder des Mittleren Ostens) im Oktober 1949 von London nach New York. Die Formel ist nun:

Mexiko-Golf-Preis + Transportkosten Mexiko-Golf/New York =
Arab.-Golf-Preis + Transportkosten Arab.-Golf/New York.
Oder
Arab.-Golf-Preis = Mexiko-Golf-Preis + Transprotkosten Mexiko-Golf/New York ./. Transportkosten Arab.-Golf/New York.

Auf diese Weise wurden die Erdölpreise im Mittleren Osten stark beschnitten. Das zeigt die folgende Tabelle für Rohöl - API Dichtegrad 34 - in $/Barrel:[1)]

	Vor Oktober 1949	Oktober 1949	Juli 1953	Januar 1957	Februar 1959
Mexiko-Golf-Preis	2,65	2,65	2,90	3,07	3,07
Arab.-Golf-Preis	2,22	1,75	1,93	2,08	1,89

Die unterschiedliche Differenz zwischen den beiden Preisen ab Oktober 1949 liegt an den Schwankungen der Transportkosten.

Nun ist die Frage zu beantworten: Welchen Einfluß hatte die Verlegung des Preisbestimmungsorts von London nach New York auf die Regierungseinnahmen der Länder des Mittleren Ostens

---

1) El-Housseni, F.: a.a. O., S. 62

und auf die Gewinne der Erdölgesellschaften?
Hier ist zu unterscheiden zwischen der Zeit vor und nach Einführung des 50:50 - Systems.

Vor Einführung des 50:50 - Systems hatte der Preisbestimmungsort keinen Einfluß auf die Regierungseinnahmen - mit Ausnahme der Beteiligung der persischen Regierung bis 1931 mit 16% an den Produktionsgewinnen -, da die Royalties auf die Produktionsmenge nach einem festen Satz pro Barrel berechnet wurden. Auf die Gewinne der Muttergesellschaften hatte diese Verlegung des Preisbestimmungsorts - abgesehen von Preisschwankungen für Rohöl auf dem Weltmarkt - ebenfalls keinen Einfluß, da dadurch nur die Verrechnungspreise für Rohöl gegenüber den Produktionsgesellschaften (Arab. Golf f.o.b.) beeinflußt wurden: Wie geschildert sind die Produktionsgesellschaften nämlich Tochtergesellschaften anderer großer Erdölgesellschaften, die das von den Produktionsgesellschaften geförderte Rohöl abnehmen und mit Hilfe weiterer Tochtergesellschaften befördern, raffinieren und auf dem Weltmarkt - zum größten Teil in Westeuropa - absetzen. Eine Verlegung des Preisbestimmungsorts von London nach New York und infolgedessen eine Senkung der Roherdölpreise f.o.b. im Mittleren Osten bedeutet nur eine Verschiebung der Gewinne von den Produktions- zu den Transport- und/oder Absatztochtergesellschaften, sofern durch diese Verlegung keine zusätzlichen Transportkosten verursacht werden. Eine Ausnahme ergibt sich eventuell für einen relativ geringeren Anteil, der in den Exporthäfen des Mittleren Ostens an andere unabhängige Gesellschaften verkauft wurde.

Nach Einführung des 50:50 - Systems wurden die Royalties der Länder des Mittleren Ostens nach den Gewinnen der Produktionsgesellschaften berechnet. Die Verlegung des Preisbestimmungsorts von London nach New York hatte zur Folge, daß die Roherdölpreise f.o.b. im Mittleren Osten stark gedrückt wurden, und zwar um ein Mehrfaches der Transport-

kosten London/New York. Dies soll an Hand des folgenden Beispiels (in $/B für Rohöl gleicher Qualität) dargestellt werden:

a)	Mexiko-Golf-Preis f.o.b.	2,80
	Transportkosten Mexiko-Golf/London	+ 0,60
	Rohölpreis London c.i.f.	= 3,40
	Transportkosten Arab.-Golf/London	- 1,00
	Arab.-Golf-Preis f.o.b.	= 2,40
b)	Mexiko-Golf-Preis f.o.b.	2,80
	Transportkosten Mexiko-Golf/New York	+ 0,30
	Rohölpreis New York c.i.f.	= 3,10
	Transportkosten Arab.-Golf/New York	- 1,24
	Arab.-Golf-Preis f.o.b.	= 1,86

Wie im obigen Beispiel dargestellt ist, hätte die Verlegung des Preisbestimmungsorts von London nach New York zur Folge gehabt, daß die Gewinne der Produktionsgesellschaften um 54 Cents pro Barrel zurückgegangen und die Royalties der Länder des Mittleren Ostens folglich um die Hälfte dieses Betrags - also um 27 Cents pro Barrel - gesunken wären. Dies entspricht in etwa den tatsächlichen Verhältnissen. Für die Muttergesellschaften führte dieser Umstand dagegen zu einer Erhöhung der Gesamtgewinne um eben diese Differenz (27 Cents), da die Verlegung ja nur fiktiven Charakter hatte und daher keine zusätzlichen Transportkosten dadurch verursacht wurden. Westeuropa war und ist immer noch der größte Abnehmer des Roherdöls aus dem Mittleren Osten, und die amerikanischen Erdölimporte nach 1949 machten nur einen Bruchteil der Erdölexporte aus diesem Gebiet aus.[1)]

Nach der von Abdullah Tariki für den Zeitraum vom 1. August 1953 bis zum 8. August 1960 aufgestellten Rechnung wurden die Gewinne der Produktionsgesellschaften im Mittleren

---

1) Die Roherdölproduktion des Mittleren Ostens wurde z.B. 1956 - 1959 wie folgt verteilt:
rund 11% für den lokalen Verbrauch, 8% Export in die USA, 51 bis 55% Export nach Westeuropa, und der Rest wurde in die übrigen Länder der Welt exportiert; vgl. Tariki, A.: a.a. O., S. 174.

Osten durch die Verlegung des Preisbestimmungsorts von London nach New York um 5 065 Mill. $ gekürzt. Andererseits wurden die verrechneten Transportkostensätze - nach den Verhältnissen des Jahres 1949 - nicht an die später niedrigeren Transportkostensätze angepaßt. Dadurch wurden die Preise im Durchschnitt um weitere 8 Cents gekürzt. Diese Differenz machte im Zeitraum vom 13. Februar 1949 bis zum 8. August 1960 über 409 Mill. $ aus. Insgesamt wurden die Gewinne der Produktionsgesellschaften also um 5 474 Mill. $ vermindert. Demzufolge waren die Regierungseinnahmen der Länder des Mittleren Ostens um 2 737 Mill.$ niedriger, die Gewinne der Muttergesellschaften dagegen um den gleichen Betrag höher.[1)]

---

1) Vgl. Tariki, A.: a.a.O., S. 175 - 177
Diese Rechnung bezieht sich auf alle im Mittleren Osten arbeitenden Erölgesellschaften und nicht nur auf die in diese Arbeit einbezogenen vier Gesellschaften.

33. Assuan Hochstaudamm

331. Notwendigkeit des Assuan-Staudammes

Bereits in der Frühgeschichte sah sich Ägypten den Naturgewalten - insbesondere dem Wechsel von großer Dürre und starkem Hochwasser ausgeliefert. Dieses Problem existiert noch heute, allerdings nicht mehr in diesem Umfang. Bereits Ende des 19. Jhd.s machte man Anstrengungen, die Abhängigkeit der Bewässerung vom Nil zu mildern. Man baute folgende Stauanlagen:[1)]

Südlich von Kairo:

- den alten Assuan-Damm, gebaut 1898-1902 mit 182 Schleusen und einer Anfangskapazität von 1 Mrd. cbm. Seine Kosten betrugen 2,5 Mill. ägypt. Pfund = 50 Mill. Goldmark.[2)] Nach Erhöhungen 1909-1912 und 1929-1933 hatte er eine Kapazität von 2,5 bzw. von 5 Mrd. cbm;
- das Wehr von Assiut, gebaut 1902, 380 km südlich von Kairo, mit 111 Schleusen (je 5 m breit) und einer beweglichen Brücke;
- das Wehr von Esna, gebaut 1906-1908, 766 km südlich von Kairo mit 120 Schleusen, verstärkt 1945-47;
- das Wehr von Nag Hammadi, gebaut 1927-30, 588 km südlich von Kairo mit 100 Schleusen (je 6 m breit) und einer beweglichen Brücke.

Nördlich von Kairo:

- das Delta-Wehr, beendet 1939, bestehend aus zwei Staudämmen, mit 46 Schleusen (je 8 m breit) bzw. mit 34 Schleusen und mit je einer beweglichen Brücke;
- das Wehr von Zifta, 87 km nördlich vom Delta-Wehr mit 50 Schleusen (je 5 m breit);
- das Wehr von Edfina, gebaut 1948-51, 124 km nördlich des vorgenannten Wehrs, mit 46 Schleusen (je 8 m breit).

---

1) Vgl. Assuan, Ausgangspunkt eines neuen Entwicklungsabschnitts der VAR, Die Arabische Rundschau, Kairo, Bd. 8. 1964.4, S. 17; im folgenden zitiert als: Die Arabische Rundschau.

2) Vgl. Decken, Hans von der: Das Sadd-el-Ali-Projekt und seine Finanzierung, in: Zeitschrift für Geopolitik in Gemeinschaft und Politik, Bad Godesberg, Heidelberg XXVIII, Jg. 10, 1957, S. 17.

Durch die oben aufgeführten Stauanlagen konnte die Ackerbaufläche etwas erweitert werden, aber diese konnte nicht mit der Zuwachsrate[1] der Bevölkerung Schritt halten. Während die Bevölkerungszahl 1897 9,7 Mill. betrug, erhöhte sie sich bis 1952 auf 20,4 Mill. und erreichte im Jahre 1960 26,1 Mill. Demgegenüber konnte die angebaute Fläche nur von 5,1 Mill. Feddan[2] im Jahre 1897 auf 5,8 Mill. im Jahre 1952 und bis 1960 auf 6,1 Mill. Feddan erhöht werden.[3] Die Notwendigkeit der Ausdehnung der Ackerbaufläche sowie der Intensivierung der Landwirtschaftsproduktion wird ersichtlich, wenn man bedenkt, daß die VAR im Jahre 1960 Nahrungsmittel im Werte von 53 Mill. und zwei Jahre darauf (1962) sogar für 66 Mill. ägypt. Pfund[4] importieren mußte, um den Bedarf der Bevölkerung zu decken.[5]

Der Bewässerung neuer Agrarböden durch die vorhandenen Anlagen waren Grenzen gesetzt; der alte Assuan-Damm regulierte zwar die Wasseraufnahme und -abgabe innerhalb des Jahres; im ganzen gesehen konnte er jedoch den Mangel bzw. den Überschuß nicht ausgleichen.[6] Dies sollte Aufgabe des neuen Assuan-Staudammes werden.

332. Kosten und Finanzierung des neuen Staudammes

Nachdem die volkswirtschaftliche Notwendigkeit des Staudammes auf der Hand lag (s.o.) und die Untersuchungen von nationalen und internationalen Kommissionen hervorgehoben hatten, daß von technischer Seite her das riesige Projekt durchführbar sei, blieb immer noch die finanzielle Frage

---

1) Die Bevölkerungszuwachsrate war Ende des 19. Jahrhunderts 1,5 %, 1960 dagegen schon 2,5 %, vgl. Wafa, T.A.: The Social and Economic Consequences of the High Aswan Dam, in: Impact of Science on Society, UNESCO, Paris 13. 1963.4, S. 254.
2) 1 Feddan = 0,42 ha.
3) Arabische Rundschau, a.a.O., S.18.
4) 1 ägypt. Pfund = 12 DM.
5) Das entspricht 13,3 % des gesamten landwirtschaftlichen Einkommens, vgl. Haikal, A.F.: Der Hochstaudamm von Assuan und die wirtschaftliche Entwicklung der VAR, in: Deutsche Außenpolitik. Institut für Internationale Beziehungen, Berlin 10. 1962.2, S. 211.

offen, die das Haupthindernis auf dem Wege der Durchführung des Projektes darstellte. Die Gesamtkosten des Vorhabens wurden auf 415 Mill. ä. £ geschätzt und setzten sich wie folgt zusammen:[1)]

1. Konstruktion des Dammes	85,5	Mill. ä. £
2. Entschädigung für die Bewohner der betroffenen Gebiete		
- im Sudan	15,-	" " "
- in Agypten	5,-	" " "
3. Errichtung der Kraftwerke	57,5	" " "
4. Stromleitungen und Transformatoren	50,-	" " "
5. Bau von Straßen, Häusern, Bewässerungsanlagen und öffentl. Einrichtungen	202,-	" " "
	415,-	

Zu einem Kurs von 2,78 $ je Pfund macht dies 1 153,7 Mill. $ aus. Berücksichtigt man die noch zu leistenden Zinsen, Nebenkosten und dergleichen, so erhöht sich diese Summe nach den Vorkalkulationen auf 1 300 Mill. $.
Diese Summe sollte während der Baudauer von rund 15 Jahren aufgebracht werden. Davon konnte ein großer Teil, z. B. die Posten 2 und 5, in Landeswährung geleistet werden, während die Ausgaben für das zu importierende Material, Maschinen und Kraftwerke in Devisen geleistet werden mußten. Selbstverständlich konnte die ägyptische Regierung mit ihren begrenzten Mitteln[2)] das ganze Projekt allein nicht finanzieren. So war geplant, daß von der Gesamtsumme 900 Mill. $

---

6) Im Mai führt der Nil i.a. nur 50 Mill. cbm Wasser pro Tag, im September-- während der Flutzeit dagegen - 550 Mill. cbm. Vgl. Arabische Rundschau, a.a.O., S. 16.

1) The Benefit Cost Analysis of High Dam. A Case Study on the Economics of Water Projects Evaluation, in: Economic Bulletin, National Bank of Egypt, Cairo 18. 1965. 4, S. 268.

2) Nach der Darstellung der Committee on Appropriations, United States Senate, war der ägyptische Devisenbestand am 17. Dezember 1956 in Dollar wie folgt: Pfund Sterling im Wert von 413,3 Mill. $, Gold im Wert von 174,5 Mill. $, Dollar 60,2 Mill., andere Währungen im Wert von 27,9 Mill. $; insgesamt 675,9 Mill. $. Davon waren 360 Mill. $ in Großbritannien blockiert. Nach einem Abkommen vom August 1955 sollte Großbritannien ab 1956 bis einschließlich 1962 jährlich Devisen im Wert von 10 Mill. £ und den Rest im Jahre 1963 freigeben: Financing of Aswan High Dam in Egypt. Hearing before the Committee on Appropriations, U. S. Senate, 84 th Congress, 2 rd Session, Januar 26. 1956, Washington: Gov. Pr. off. 1956, S. 3.

von der ägyptischen Regierung und privaten Investoren während der Bauzeit geleistet werden sollten, während der Rest von 400 Mill. $ - was ungefähr dem Wert der zu importierenden Anlagen entspricht - durch ausländische Kredite gedeckt werden sollte. So bezogen sich alle Verhandlungen über die ausländische Kapitalhilfe auf diese 400 Mill. $.

Ägypten suchte beim Westen, mit dem es wirtschaftlich seit langem verbunden war, und bei der Weltbank um Unterstützung nach. Tatsächlich schienen zunächst manche Geldinstitute im Westen interessiert zu sein, sich an der Finanzierung des Hochdammes zu beteiligen. Bankdelegationen aus der BRD (im Dezember 1953) und aus Frankreich (im Juni 1954) reisten nach Kairo, um die Möglichkeiten zu prüfen; aber auch ein englisch-französisch-deutsches Konsortium schien im November 1954 daran interessiert zu sein.[1)]

Die Vorgänge nahmen von vornherein eine dramatische Form an, genau wie sie zu Ende gehen sollten, und spiegelten den Kampf zwischen Ost und West wider. Die UdSSR machte im November 1955 das Angebot, gegen Lieferung von Baumwolle über einen Zeitraum von 25 Jahren den Hochdamm zu finanzieren und zu bauen.[2)] Die Reaktion im Westen auf das sowjetische Angebot war unterschiedlich. Während manche Beobachter das sowjetische Angebot nur als Manöver betrachteten, hielten es andere für ernsthaft. Die Finanzierung des Dammes seitens der UdSSR erschien den skeptischen Beobachtern als das Ende des westlichen Einflusses in Ägypten und ein Fußfassen der Sowjets nicht nur in Ägypten, sondern in ganz Afrika.
Zunächst schien die ägyptische Regierung aber das sowjetische Angebot zu ignorieren oder sich nicht festlegen zu wollen, bis sie von einer der beiden Seiten günstigere Bedingungen erreichen könnte, da sie ihre Bemühungen um westliche Kredite fortsetzte.

---

1) Vgl. Arabische Rundschau: a.a.O., S. 47.
2) ebenda, S. 47.

Kurz nach Bekanntgabe des sowjetischen Angebots gaben die USA und Großbritannien am 17. Dezember 1955 bekannt, daß sie Ägypten eine Anleihe von 70 Mill. $ - 56 Mill. von den USA und 14 Mill. von Großbritannien - zugesagt hätten.[1] Gleichzeitig waren Verhandlungen mit der Weltbank, die auch im Namen der USA und Großbritanniens handelte, über eine Anleihe von 200 Mill. $ für einen Zinssatz von 5% und einen Zeitraum von 40 Jahren im Gange.[2] Am gleichen Tag erklärte der sowjetische Botschafter in Kairo: die UdSSR sei " noch immer interessiert und gewillt, sich an der Finanzierung des Hochdammprojektes zu beteiligen, es sei denn, Übereinkünfte in den ägyptisch-westlichen Abkommen schlössen uns geradezu aus".[3]

Das Committee on Appropriations, United States Senate, tagte am 26. Januar 1956, um über die Angelegenheit zu beraten. Unter anderem waren dabei folgende Fragen von großer Bedeutung:[4]

- ob und inwieweit entsprechende Aufträge der amerikanischen Industrie zufallen würden, da die USA den Hauptanteil - einschließlich der von der Weltbank zu leistenden 200 Mill. $ - zur Verfügung stellen würde;
- ob bei der Finanzierung dieses Projektes der Baumwollanbau in Ägypten und infolgedessen der Baumwollexport erhöht und dadurch die Konkurrenz für die amerikanische Baumwolle auf dem Weltmarkt stärker würde. In diesem Zusammenhang erhob sich die Frage, ob mit der ägyptischen Regierung ein Abkommen über die Beschränkung des Baumwollanbaus erreicht werden könnte;
- welche politische und wirtschaftliche Wirkung eine Finanzierung des Dammes durch die UdSSR haben würde.

...

---

1) Vgl. Dougherty, J.E.: The Aswan Decision in Perspective, in: Political Science Quarterly, New York 74. 1959. 1., S. 22; Arabische Rundschau: a.a.O., S. 47.
2) Vgl. Dougherty, J.E.: a.a. O., S. 23.
3) Vgl. Arabische Rundschau: a.a. O., S. 47.
4) Vgl. Financing of Aswan High Dam in Egypt.: a.a. O.,

Die Weltbank stellte als Voraussetzng für die Gewährung des Kredits verschiedene Bedingungen und verlangte Sicherheit dafür, unter anderem:[1)]

- den Transfer des Kapitaldiensts in englischen £ oder in US - $;
- den Nachweis, daß die ägyptische Regierung ihren Anteil an der Finanzierung des Projektes aus Steuern und anderen Staatseinnahmen sowie aus Privatersparnissen ohne Inflationserscheinungen aufbringen könne; man verlangte eine Einsichtnahme in und einen Einfluß auf die ägyptischen Staatsfinanzen;
- einen Wirtschaftlichkeitsnachweis für das Projekt;
- einen freien Wettbewerb in der ägyptischen Wirtschaft;
- eine Zusage, daß Ägypten keine weitere Kapitalhilfe von Nichtmitgliedsländern der Weltbank annähme (darunter fiel auch die UdSSR);
- eine Einigung mit dem Sudan und Äthiopien über das Nilwasser;
- eine Einigung mit Israel über die schwebenden Probleme im Nahen Osten.

Was die wirtschaftlichen Bedingungen betrifft, hatten die von den Kommissionen durchgeführten Untersuchungen - darunter die der International Bank for Reconstruction & Development (IBRD) - hervorgehoben, daß das Projekt unter diesen Gesichtspunkten zu befürworten sei.

Dazu ist zu bemerken: Das Projekt wird sicherlich nicht alle wirtschaftlichen Probleme des Landes lösen können, und sein landwirtschaftlicher Beitrag wird durch die Zuwachsrate der Bevölkerung in absehbarer Zeit aufgezehrt sein. Sein volkswirtschaftlicher Beitrag ist, wie wir noch sehen werden, nicht zu übersehen, insbesondere wenn man bedenkt, daß der erzeugte elektrische Strom einen bedeutenden Faktor für eine Industrialisierung darstellt.

---

1) Vgl. Cooke, M. L.: Nasser's High Aswan Dam. Panacea or Politics? Public Affairs Institute, Washington, D. C. 1956, S. 8-9; Decken, Hans von der: a.a. O., S. 20 - 21.

In einem Memorandum der ägyptischen Regierung vom 9. Februar 1956 an die Weltbank wurde u.a. erwähnt, "daß die Regierung Ägyptens in solcher Weise zu dem Projekt beisteuern will, daß jede inflationäre Entwicklung oder Erschütterung der ägyptischen Finanzen vermieden wird."[1] Eine Kontrolle über die Finanzen lehnte sie jedoch ab.

Was die Befürchtungen mancher Abgeordneter des amerikanischen Kongresses hinsichtlich der Konkurrenz der ägyptischen Baumwolle auf dem Weltmarkt betrifft, hatte schon die ägyptische Regierung vorher in ihrem eigenen Interesse Maßnahmen getroffen, das Land einigermaßen von der Monokultur loszulösen. Im Jahre 1955 wurde das Maximum für den Anbau von Baumwolle in Unter-Ägypten auf 33% und in Ober-Ägypten auf 37% der Anbaufläche festgesetzt. Die Baumwoll-Anbaufläche lag in den Jahren 1954 - 55 mit 1 639 Mill. Acres sogar unter der von 1934 - 38 (1 843 Mill. Acres).[2]

Die eigentlichen Hindernisse, an denen sich die Verhandlungen mit der USA - Regierung und der Weltbank zerschlugen, lagen in den politischen Bedingungen. Es würde zu weit gehen, alle politischen Schritte und Gegenschritte beider Seiten zu untersuchen, die weit über die Staudamm-Finanzierung hinausgingen, aber mit dieser gekoppelt waren. Es seien hier nur einige erwähnt.

Die Handelsbeziehungen zwischen Ägypten und den osteuropäischen Staaten nahmen beachtlich zu. Während die ägyptischen Baumwollexporte in diese Staaten im Jahre 1950/51 nur 7% des gesamten Baumwollexportes betrugen, erhöhten sie sich im Jahre 1955/56 auf 44%.[3] In einem Nebengespräch der Bandung-Konferenz im Mai 1955 erklärte sich Tschou En-lai bereit, Baumwolle im Wert von 10 Mill. £ zu kaufen.[4] Über diesen Kurs der ägyptischen Politik war man im Westen beunruhigt. Ausschlaggebend waren insbesondere: Waffenkäufe

---

1) Arabische Rundschau: a.a. O., S.48.
2) Vgl. Financing of High Aswan Dam in Egypt.: a.a. O., S. 13 und 24.
3) ebenda, S. 13.
4) Vgl. Little, Tom: High Dam at Aswan, The Subjugation of the Nile, London 1965, S. 46.

in der Tschechoslowakei, während vorher Waffen ausschließlich vom Westen bezogen worden waren, die Anerkennung Rot-Chinas und der neu eingeschlagene neutrale Kurs der ägyptischen Politik,[1] nicht zu vergessen die ägyptische Unterstützung Saudi-Arabiens und Syriens bei ihrem Widerstand gegen den Bagdad-Pakt.

Die politischen Vorgänge liefen rasch und spontan ab: Ebenso schnell wie die Bekanntgabe der Kreditangebote von allen Seiten erfolgt waren, wurden sie auch wieder zurückgezogen. Als die ägyptische Regierung Bereitschaft zeigte, die westlichen Angebote anzunehmen, zog die USA-Regierung am 19. Juli 1956 ihr Angebot zurück mit der Begründung:" die Entwicklung im Hinblick auf das Projekt sei nicht sehr günstig verlaufen ... und Ägyptens Fähigkeit, entsprechende Mittel zur Sicherung des Erfolges für dieses Unternehmen bereitzustellen, sei heute fraglicher als bei Erstellung des Angebotes".[2] Am nächsten Tag (20.Juli) zogen Großbritannien und die Weltbank, die ihr Angebot von den anderen abhängig gemacht hatte, ebenfalls ihre Angebote zurück. Zwei Tage darauf(22.Juli) folgte die UdSSR.[3]
Die Reaktion Nassers war die Verstaatlichung der Suez-Kanal-Gesellschaft am 26. Juli 1956 mit dem Hinweis, daß das Jahreseinkommen der Kanalgesellschaft von 100 Mill. $ für die Finanzierung des Staudamms verwendet werden solle.[4]

Zur Rechtfertigung dieses Schritts erklärte das arabische Informationszentrum in New York: "Vor die Wahl gestellt zwischen russischer Wirtschaftshilfe und der Verstaatlichung des Suezkanals, hat sich Ägypten für die zweite Möglichkeit entschieden, um den Hochdamm bei Assuan zu bauen".[5] Man war

---

1) US-Staatssekretär Dulles erklärte im Juni 1956: "Neutralismus sei eine unmoralische und kurzsichtige Konzeption"; Erskine, B. Ch.: The Road to Suez, London 1962, zitiert in: Arabische Rundschau: a.a. O., S.45.
2) Erklärung vom US-Staatssekretär Dulles auf einer Pressekonferenz am 19. Juli 1956; Cooke, M. L.:a.a. O., S. 10; Arabische Rundschau: a.a. O., S.48.
3) Vgl. Decken, Hans von der: a.a. O., S.22.
4) Vgl. Arabische Rundschau: a.a. O., S.48-49.
5) Lewrence, E. V.: Egypt and the West, American Institut of International Information, New York 1956, zitiert in: Arabische Rundschau: a.a. O., S.41.

jedoch der Ansicht, daß die Verstaalichung der Kanalgesellschaft schon seit langem geplant war, daß sich die passende Gelegenheit aber erst nach Zurückziehung dieser Finanzierungsangebote für den Staudamm ergeben habe.

333. Entwicklung der ägyptisch-sowjetischen Beziehungen

Während die ägyptisch-westlichen Beziehungen - insbesondere zu Großbritannien und Frankreich - nach der Suezkrise fast zum Erliegen kamen, stiegen die Handelsbeziehungen mit den Oststaaten enorm an und erreichten im Jahre 1957 50% des ägyptischen Gesamtaußenhandels und damit fünfmal soviel wie im Jahre 1956.[1]

An Kredite der USA, Großbritanniens und der Weltbank war nicht mehr zu denken. So war die Finanzierung des Staudamms ungewiß. Angeblich soll auch ein Versuch unternommen worden sein, Kredite von Japan zu erhalten, aber ohne positive Aussichten; mehr Hoffnung erweckte ein von einem westdeutschen Konsortium gemachter Vorschlag, 17 Mill. £ zur Finanzierung des Projekts beizusteuern.[2]

Für die ägyptische Regierung war das Projekt von prinzipieller Bedeutung, und sie war entschlossen, den Damm zu bauen; aber woher sollte man die fehlenden Devisen beschaffen, um die eigenen Mittel zu mobilisieren? Die Vorbereitungsarbeiten gingen weiter, und im Jahresbudget 1957 wurden 2,75 Mill. ä. £ (33 Mill.DM) für diesen Zweck vorgesehen. Gleichzeitig waren die Bemühungen um ausländische Kredite immer noch im Gange, bis man schließlich Vereinbarungen mit der UdSSR über eine Wirtschaftshilfe erreichte. In dem Abkommen vom 29. Januar 1958, in dem die UdSSR Ägypten einen Kredit in Höhe von 700 Mill. Rubel zu einem Zinssatz

---

1) Vgl. Little, Tom: a.a. O., S.57.
2) ebenda, S.56-57.

von 2,5% und auf einen Zeitraum vom 12 Jahren für industrielle Einrichtungen gewährte,[1] waren keine Gelder für den Staudamm vorgesehen. Gelder zur Finanzierung des Staudamms wurden erst nach einem Abkommen vom 17. Dezember 1958 zur Verfügung gestellt, in dem die UdSSR der VAR einen Kredit in Höhe von 400 Mill. Rubel (34,8 Mill. ä. £) für den ersten Bauabschnitt gewährte. Der Zinssatz betrug ebenfalls 2,5%, und die Rückzahlung sollte in zwölf jährlichen Raten, beginnend ab 1. Januar 1964, entweder in ägyptischen Waren oder in konvertibler Währung erfolgen. Ein zweiter Kredit in Höhe von 900 Mill. Rubel (78,4 Mill. ä. £) wurde am 27. Juli 1960 zu den gleichen Bedingungen vereinbart. Die Rückzahlung sollte mit dem Jahre 1970 beginnen.[2] So war die VAR in der Lage, die für das Projekt zu importierenden Materialien zu finanzieren, die nun hauptsächlich aus der UdSSR kommen sollten.

Was den ägyptischen Anteil an der Finanzierung des Staudamms betrifft, wurden im Fünf-Jahres-Plan 1960-65 97 Mill. ä. £ bereitgestellt.[3] Der tatsächlich in diesem Zeitraum von der ägyptischen Regierung für den Bau des Damms und die von ihm abhängigen Projekte ausgegebene Betrag bezifferte sich aber auf 206,3 Mill. ä. £.[4]

Inzwischen ist der Bau des Assuan-Staudamms abgeschlossen (Stand: Juli 1970).

---

1) Vgl. Agreement on Economic and Technical Co-Operation between the Union of Soviet Socialist Republics and the Republic of Egypt, in: The Egyptian Economic and Political Review, Cairo 4. 1958. 6, 2. Ser.
In dem Dokument ist der Zinssatz mit 0,5% angegeben. Dabei handelt es sich vermutlich um einen Druckfehler.
2) Vgl. Wafa, T. A.: a.a. O., S.264.
3) Vgl. Arabische Rundschau: a.a. O., S.21.
4) Vgl. Dokumentationsbulletin, Informationsamt der VAR, Kairo 1963, S.71; zitiert bei Haikal, A. F.: a.a. O., S. 217.

4. Beitrag der behandelten Projekte zur wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Länder

Es würde zu weit gehen, alle Entwicklungsprobleme der betroffenen Länder zu diskutieren. Es ist aber angebracht, den Beitrag der behandelten Projekte für diese Länder unter einigen Gesichtspunkten kurz zu skizzieren.

41. Ihr Beitrag als Investitionsprojekte

Als Investitionsprojekte boten (bzw. bieten) sie Arbeitsmöglichkeiten für Tausende von Arbeitskräften. Durch gezahlte Löhne und Gehälter wurde (bzw. wird) Kaufkraft geschaffen. Da zu vermuten ist, daß die marginale Konsumquote in diesen Ländern, wie in allen Entwicklungsländern, in der Nähe von eins lag (liegt), dürfte der Multiplikator theoretisch eine große Wirkung auf die Steigerung des Volkseinkommens haben.

Voraussetzung für die bei einem Investitionsstoß zu erwartende Multiplikatorwirkung ist aber die Befriedigung der neu entstandenen Nachfrage durch Inlandsproduktion. Das setzt aber wiederum voraus, daß entweder nicht ausgelastete Kapazitäten vorhanden sind oder neue durch Investitionen geschaffen werden können. Ist das nicht der Fall, d.h., wird die neu entstandene Nachfrage nicht durch Erweiterung der Produktion im Inland, sondern durch Importe gedeckt, so wird sie nach dem Ausland verlegt. Als Ergebnis dieser Verlegung wird der Multiplikatoreffekt verringert bzw. sogar aufgehoben.

In Wirklichkeit wird in den Entwicklungsländern nicht nur ein Teil der durch einen Investitionsstoß ausgelösten Nachfrage nach Konsumgütern durch Importe gedeckt, sondern auch fast die gesamte Nachfrage nach Kapitalgütern, die für eine Kapazitätserweiterung benötigt werden. Hier steht man vor dem Problem, wie die induzierten Investitionen finanziert werden sollen. Werden diese Investitionen durch Besteuerung

des Verbrauchs gedeckt, so vermindert sich die Höhe des Multiplikators entsprechend; werden sie durch ein Haushaltsdefizit finanziert, dann besteht die Gafahr einer inflationären Tendenz. Dieses Problem bestand nur in der Türkei und in der VAR (Ägypten), aber nicht in den ölexportierenden Ländern. Diese Länder bekamen durch die Besteuerung der Ölgesellschaften ausreichende finanzielle Mittel, um eigene Investitionen zu finanzieren, ohne deswegen den Verbrauch besteuern und/oder den Haushalt mit einem Defizit belasten zu müssen. Diese Länder hatten bei ihrer Entwicklung andere Probleme zu bewältigen, wie z.B. Mangel an Material für die Installierung von Industrien, Mangel an qualifizierten Arbeitskräften sowie Schwierigkeiten in der Wirtschafts- und Sozialpolitik, u.E. jedoch keinesfalls ein rein finanzielles Problem.

Gemeinsam ist allen Entwicklungsländern, daß die durch einen Investitionsstoß ausgelöste Nachfrage nach Konsum- und Kapitalgütern zum größten Teil in das Ausland verlegt werden muß, da diese Nachfrage im Inland nicht befriedigt werden kann. Hiernach vermag der Multiplikator, ebenso wie auch der Akzelerator, seine Wirkungen wie in den entwickelten Volkswirtschaften entweder gar nicht oder nur unter bestimmten - allerdings nicht immer vorhandenen - Voraussetzungen zu entfalten.[1)]

42. Beitrag der Eisenbahnen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Türkei

Wie vorher dargestellt, hatte man beim Bau der Eisenbahnlinien drei Ziele im Auge - ein wirtschaftliches, ein politisches und ein militärisches -, die gemeinsam erreicht werden sollten. Uns interessiert hier ausschließlich das wirtschaftliche Ziel.

---

1) Vgl. Spindler, J.:von: a.a. O., S. 101.

Eisenbahnen tragen allgemein zur wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes in folgender Weise bei:

Als Beförderungsmittel verbinden sie die weit auseinanderliegenden Gebiete und beschleunigen somit die Güter- und Personentransporte sowie die Handelstätigkeit. Sie ermöglichen die Erschließung neuer Gebiete und Bodenschätze, die vorher wegen der Entfernung bzw. wegen der mangelnden Transportmöglichkeiten vernachläßigt waren. Entlang den Bahnen entstehen neue Siedlungen. Diese Konzentration der Bevölkerung entlang der Bahnlinien dürfte i.a. Vorteile haben; u.a. kann das Entstehen von Reparatur- und Wartungsbetrieben als Anfang für eine Industrialisierung.

Um diese wirtschaftliche Entwicklung zu verwirklichen, brauchte man Kapital nicht nur für den Bau von Eisenbahnen, sondern auch für die noch durchzuführenden Entwicklungsarbeiten. Es mußten vor allem der brachliegende Boden kultiviert, Bewässerungsanlagen gebaut, moderne landwirtschaftliche Methoden und Maschinen eingeführt und die Bauern geschult werden. Eisenbahnen für sich allein werden für die Entwicklung eines Landes nicht viel leisten, wenn die gezeigten Voraussetzungen nicht geschaffen werden.

421. Die wirtschaftliche Entwicklung im Gebiet der Anatolischen Eisenbahn

Da die Rentabilität der Bahnen von der Entwicklung des Landes abhing, bemühte sich die AEBG, zu der Entwicklung der Landwirtschaft beizutragen. Ihren Bemühungen waren aber manche Grenzen gezogen. Sie durfte vor allem dem Ausland keinen Anlaß für die Behauptung geben, sie treibe in der Türkei eine imperialistische Wirtschaftspolitik, was zu Mißtrauen bei der türkischen Regierung führen würde.[1)]

Die AEBG führte in ihrem Gebiet größere Entwicklungsarbeiten durch. Sie richtete einen Agrikulturdienst ein, vermittelte

---

1) Vgl. Mühlmann, C.: a.a. O., S. 365.

die Beschaffung guten Saatguts und förderte den Anbau landwirtschaftlicher Erzeugnisse durch Versuchs- und Lehrpflanzungen.[1] Ferner verschaffte sie den Bauern moderne landwirtschaftliche Geräte. Von großer Bedeutung war ihre Leistung auf dem Gebiet der Nutzbarmachung brachliegender Flächen und des Baus von Bewässerungsanlagen. Zu diesem Zweck erhöhte sie ihr Aktienkapital im Jahre 1907 um 67,5 Mill. Franken. In der Konia-Ebene sollten 50 000 ha Ackerboden gewonnen werden. Bis zum Jahre 1915 waren davon bereits 28 000 ha nutzbar gemacht.[2] Um die Belebung des Handels zu fördern, richtete die AEBG eine große Zahl von Handelsagenturen für die Vermittlung von Informationen über Absatzmöglichkeiten ein. Dazu kam noch der Ausbau des Hafens Haider Pascha zu einem Hauptumschlagplatz. Dadurch verbesserten sich die Absatzmöglichkeiten wesentlich, was die Bauern zu einer größeren Arbeitsleistung anregte, da sie nunmehr daran interessiert waren, durch Einführung rationeller Bewirtschaftungsmethoden möglichst hohe Erträge zu erzielen. Die mit der Anatolischen Eisenbahn beförderten landwirtschaftlichen Erzeugnisse, insbesondere die für den Export bestimmten, stiegen - abgesehen von zeitweiligen Rückschlägen - zwischen 1890 und 1914 auf ein Vielfaches. Das Ergebnis dieser Bemühungen war eine Steigerung der Steuerkraft der Landbevölkerung. Der Anstieg der Einnahmen des Staates aus Steuern aus den von der Anatolischen Eisenbahn berührten Gebieten bezifferte sich von 1889 bis 1911 auf rund 93 Mill. Franken.[3]

422. Die wirtschaftliche Entwicklung im Gebiet der Bagdadbahn

In den von der Bagdadbahn durchzogenen Gebieten wurden weniger Entwicklungsarbeiten geleistet. Die Gründe dafür lagen auf der Hand: Die Bahnstrecke wurde nicht vollendet. Anderer-

---

1) Vgl. Mühlmann, C.: a.a. O., S.365.
2) Vgl. Zander, K.: a.a. O., S.80.
3) Vgl. Hecker, M.: a.a. O., S.1551.

seits brach der Erste Weltkrieg aus, bevor man dazu Zeit hatte, Entwicklungsarbeiten durchzuführen.

Das uralte Kulturland in Nordsyrien und in Mesopotamien, das durch Vernachlässigung und Entvölkerung den Charakter einer Steppe und teilweise einer Wüste angenommen hatte, sollte durch intensive Arbeit wieder kultiviert werden. Daher mußte das Bewässerungsproblem gelöst werden, von dem die Zukunft dieser Gebiete abhing. Ursache für die Mißernte in einigen Jahren war die geringe Niederschlagsmenge. Die Landwirtschaft sollte von dieser Abhängigkeit befreit werden. Während in manchen Landstrichen Wassermangel herrschte, waren andere zur Zeit der Schneeschmelze von Hochwasser bedroht. Deshalb war die Verbesserung der vorhandenen, aber auch die Errichtung neuer Staudämme und Bewässerungsanlagen notwendig. Die Überreste der Kanalisierungssysteme aus früherer Zeit konnten als Grundlage für ein neues Bewässerungssystem dienen, wenn sie auch durch jahrhundertelange Vernachlässigung versandet und verfallen waren.

Nach den von Willcocks ausgearbeiteten Bewässerungsplänen glaubte man 3 Mill. ha fruchtbaren Bodens zurückgewinnen zu können.[1] Nur lokale Verbesserungsarbeiten wurden nach diesen Plänen durchgeführt, da die Arbeiten kurz nach ihrem Beginn im Jahre 1910 infolge Unstimmigkeiten zwischen Willcocks und der türkischen Regierung eingestellt werden mussten.

Die Zunahme der Steuereinnahmen des Staats, die hier als Maßstab für die landwirtschaftliche Entwicklung der von der Bahn durchquerten Gebiete angesehen werden, betrug innerhalb von 8 Jahren (1903-1911) nur rund 3,6 Mill. Franken.[2]

Auf dem Gebiet der Erschließung von Bodenschätzen wurde keine nennenswerte Arbeit geleistet. Die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Entwicklung waren vorhanden. Benötigt wurden aber finanzielle Mittel, eine gesunde Wirtschaftspolitik,

---

1) Vgl. Mühlmann, C.: a.a. O., S.390.
2) Vgl. Hecker, M.: a.a. O., S.1551.

aber auch die Entschärfung der Rivalität zwischen den an diesen Gebieten interessierten Mächten, um Zeit für die Durchführung wirtschaftlicher Maßnahmen zu erhalten.

423. Beitrag der Bahnen als Beförderungsmittel

Für den Inlandsverkehr waren die Eisenbahnen von großer Bedeutung. Die Umständlichkeit des Transportwegs und die höheren Transportkosten hatten davor ein großes Hindernis auf dem Wege zur Erweiterung der landwirtschaftlichen Produktion über den eigenen Bedarf hinaus gebildet; denn den Landwirten hatte kein ausreichender Anschluß an die dicht besiedelten Gebiete zur Verfügung gestanden, um ihre Erzeugnisse rasch abzusetzen. Durch die Bahnen konnten sie nun ihre Ernte, die vorher mit Karawanen mehrere Tage, sogar Wochen, transportiert werden mußte, schneller, sicherer und billiger auf die Absatzmärkte bringen. Da sie nun ihre Erzeugnisse in den Städten zu besseren Preisen verkaufen konnten, erhöhten sich ihr Einkommen und ihre Kaufkraft bemerkenswert. Das regte sie gleichzeitig zu höherer Produktion durch den Einsatz von modernen Geräten an. Die Folge war eine Steigerung der Bodenpreise für die Landwirtschaft, da höhere Erträge erzielt werden konnten und neue Märkte eröffnet wurden.

Andererseits konnten nun die großen Städte, die vorher auf dem billigen Wasserweg aus Rußland und Rumänien mit Nahrungsmitteln versorgt worden waren, ihren Bedarf aus dem Landesinneren decken. Dadurch sparte man Kaufkraft, die vorher für Importe von Nahrungsmitteln ins Ausland abgeflossen war.

Es ist hier noch kurz auf die Hedschasbahn als Investitionsprojekt einzugehen.
Wenn man die Nettobetriebseinnahmen der letzten fünf Jahre von insgesamt rund 8,9 Mill. Franken[1] zu dem investierten

---

1) Betriebseinnahmen in den letzten fünf Jahren waren insgesamt 34,33 Mill. Fr., Betriebsausgaben 25,45 Mill. Fr.; Geschäftsbericht der Hedschasbahn, Konstantinopel 1330 (1914/1915).

Kapital in Beziehung setzt, erhält man im Durchschnitt eine jährliche Verzinsung von etwa 1,9%. Berücksichtigt man noch die Auszahlungen des Kriegministeriums für die mit dem Bau beschäftigten Truppen, dann geht diese Verzinsung schätzungsweise auf weniger als die Hälfte zurück. Aber an eine Verzinsung des angelegten Kapitals dachte niemand, da diese Bahn, wie viele andere Bahnen in der Türkei, mehr aus politischen als wirtschaftlichen Gründen gebaut wurde. Sie war, wie Hecker meint, die einzige Bahnlinie in der Welt, die Erträge eines Anlagekapitals nicht aufzubringen brauchte und vollständig schuldenfrei dastand.[1)]

43. Beitrag der Erdölindustrie zur wirtschaftlichen Entwicklung der betreffenden Länder

Die Entwicklung der Erdölindustrie in den Ländern des Mittleren Ostens ist als das größte Ereignis der letzten fünfzig Jahre in diesem Gebiet anzusehen. Ihr Einfluß auf die Entwicklung dieser Länder in wirtschaftlicher, sozialer und politischer Hinsicht ist von großer Bedeutung. Eine wirtschaftliche Entwicklung ist z.B. in Kuwait oder in Saudi-Arabien ohne die Olindustrie schwer vorstellbar.

Im folgenden sei der Beitrag der Erdölindustrie zu den Staatseinnahmen, für den Arbeitsmarkt und im Hinblick auf die von den Ölgesellschaften an einheimische Unternehmer gegebenen Aufträge dargestellt.

431. Beitrag der Erdölindustrie zu den Staatseinnahmen

In den Kapiteln über die Ölgesellschaften haben wir die von den einzelnen Gesellschaften an die jeweiligen Regierungen geleisteten Royalties dargestellt. Hier soll der Beitrag der Olindustrie als Anteil an den Devisen- und Staatseinnahmen betrachtet werden.

---

1) Vgl. Hecker, M.: a.a. O., S.1084.

Die meisten Entwicklungsländer leiden unter Devisenmangel, da der Wert ihrer Exporte niedriger ist als derjenige ihrer Importe. Für die ölexportierenden Länder des Mittleren Ostens existiert dieses Problem entweder überhaupt nicht, oder es ist nicht so akut, da durch die Ölexporte jährlich beachtliche Summen an Devisen hereinfließen. Es werden nicht nur die Royalties in Devisen geleistet, sondern außerdem müssen die Ölgesellschaften auch Devisen in lokale Währungen umtauschen, um Löhne und Gehälter, die auf den lokalen Märkten gekauften Waren und die für sie tätigen einheimischen Unternehmer bezahlen zu können.

Die Deviseneinnahmen aus der Ölindustrie stellten

im Iran	1948/49	65%	und	1960/61	59%
im Irak	1948	34%	und	1960	78% und
in Saudi-Arabien	1948	64%	und	1958	87%

der gesamten Deviseneinnahmen dar.[1)]

Für Kuwait dürften die Deviseneinnahmen aus der Ölindustrie (in den 50-er Jahren) die einzige Devisenquelle gewesen sein. Erst in der letzten Zeit kam eine zweite Devisenquelle durch Kapitalanlagen im Ausland dazu.

Die Bedeutung der Öleinnahmen für das Staatsbudget kommt an zweiter Stelle nach ihrer Bedeutung als Devisenquelle. In Kuwait waren die Royalties von Beginn an fast die einzige Quelle für die Staatseinnahmen. Sie machten im Jahre 1953/54 97% der Gesamtstaatseinnahmen aus, gingen aber im Jahre 1957/58 auf 87% zurück.[2)] Die Einnahmen aus der Ölindustrie an den gesamten Staatseinnahmen im Irak, im Iran und in Saudi-Arabien entwickelten sich in Prozent wie folgt:[3)]

	1937/38	1948/49	1959/60
Irak	26	7,5	61
Iran	13	11	41
Saudi-Arabien	?	65	81

---

1) Vgl. Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S.146.
2) ebenda, S.145.
3) ebenda, S.145 und147.

432. Beitrag der Ölgesellschaften als Arbeitgeber

Die Zahl der in der Ölindustrie beschäftigten Arbeitskräfte hängt nicht von der produzierten Ölmenge ab, sondern von dem verwendeten Verfahren, aber auch in erster Linie davon, ob und in welcher Größe im betroffenen Land Raffinerien installiert worden sind. Deshalb sind die Regierungen dieser Länder darauf bedacht, entweder selbst Raffinerien zu bauen oder durch die Ölgesellschaften bauen zu lassen, um Arbeitsplätze zu schaffen. Die Zahl der in der Olindustrie beschäftigten Arbeitskräfte im Iran ist doppelt so hoch wie diejenige in den anderen drei Ländern zusammen, da es im Iran eine der größten Raffinerien der Welt gibt, während in Kuwait die Zahl der in der Ölindustrie Beschäftigten am niedrigsten ist, obwohl Kuwait das größte Ölexportland im Mittleren Osten ist. Die Zahl der bei den Olgesellschaften beschäftigten Arbeitskräfte war wie folgt:[1]

	1951	1956	1959	1963	1968
AIOC, bzw.[2] Konsortium	58 153	45 924	35 945[3]	?	?
IPC 4)	10 430	15 832	13 165	11 494	?
KOC	10 164[5]	7 414	8 079	5 535	5 290
Aramco	17 345	19 632	16 257	12 988	11 025

---

1) Die Angaben enthalten nicht die Arbeitskräfte der einheimischen Unternehmer, die für Rechnung der Ölgesellschaften tätig waren. Die Zahl dieser Arbeitskräfte bezifferte sich z.B. im Iran auf 13 603 im März 1951 und auf 3 206 im Jahre 1960; in Kuwait und Saudi-Arabien bezifferte sie sich auf 6 409 bzw. 9 554 im Jahre 1958.
2) Die Zahlen für die Jahre 1956 und 1960 sind geschätzt.
3) 1960
4) Dazu kommen noch die in den Olexporthäfen in Syrien und im Libanon Beschäftigten. Sie bezifferten sich z.B. auf 2 569 (1951) bzw. auf 4 911 (1963) in Syrien und auf 2 242 (1951) bzw. auf 797 (1963) im Libanon. Für die Angaben des Jahres 1956, die von Issawi and Yeganeh übernommen worden sind, ist nicht ausgesagt, ob die Zahl der in Syrien und im Libanon Beschäftigten darin enthalten ist.
5) 1950

Quellenangaben: Annual Review of the Operations of Kuwait Oil Company, für den Zeitraum 1959 - 1968;
Aramco: Arabian American Oil Company, Report of Operations to the Saudi Arab Government, für den Zeitraum 1950-1968;
Fortsetzung nächste Seite;

Es ist hier zu bemerken, daß ein beachtlicher Anteil der bei den Ölgesellschaften beschäftigten Arbeitskräfte Ausländer waren. Während die Tätigkeit der ausländischen Arbeitskräfte im Irak und im Iran sich auf leitende Stellen beschränkte, waren diese in Kuwait und Saudi-Arabien in allen Arbeitsstufen eingesetzt.

Im Irak machte die Zahl der ausländischen Angestellten im Jahre 1950 90% und im Jahre 1960 immerhin noch 51% der Gesamtzahl der Angestellten aus. Im Iran bezifferte sich dieser Prozentsatz im Jahre 1951 auf 39,4% und im Jahre 1959 auf 10,2%. Diese Verhältnisse haben sich inzwischen stark geändert, da die Regierungen dieser Länder darauf drangen, daß den einheimischen Arbeitskräften Vorrang eingeräumt wird. In Kuwait waren im Jahre 1959 nur 22% der bei der KOC Beschäftigten Kuwaiti, und bis 1963 erhöhte sich dieser Anteil nur auf 24%. Von den 78 bzw. 76% ausländischen Arbeitskräften kamen 12 bzw. 13% aus westlichen Ländern. In Saudi-Arabien machte der Anteil der Inländer an den bei der Aramco Beschäftigten 61,6% (1951), 71,9% (1959) und 82% im Jahre 1968 aus. Die Zahl der Amerikaner betrug entsprechend 14,4% bzw. 15,1% und 10%. Der Rest kam aus den übrigen Ländern des Mittleren Ostens.

Die von den Ölgesellschaften gezahlten Löhne und Gehälter in den Ländern des Mittleren Ostens waren im Verhältnis zu denjenigen in Venezuela und in den USA zwar sehr niedrig, sie lagen aber höher als in den anderen Wirtschaftsbranchen. Da sie vor den 50-er Jahren auf einem sehr niedrigen Niveau lagen, hatten sie sich inzwischen um ein Vielfaches erhöht. Hier nehmen wir Aramco als Beispiel. Das durchschnittliche Jahreseinkommen eines bei der Aramco beschäftigten Saudi-Arabers betrug im Jahre 1950 rund 450 $. Dieser Betrag erhöhte sich bis zum Jahre 1960 auf 1740 $ und erreichte im

---

Iraq Oil in IPC, BPC and MPC, für den Zeitraum 1951 - 1964;
Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 97.
The Anglo-Iranian Oil Company and Iran. A Description of the Company's Contributions to Iran!s Revenue and National Economy, and its Welfare Activities for Employees in Iran, London,Cooper 1951, S. 14.

Jahre 1968 3 148 $.[1] Die von der Gesellschaft gezahlten Löhne und Gehälter lagen insgesamt im Durchschnitt bedeutend höher als dieser Betrag. Das lag daran, daß die ausländischen Beschäftigten relativ hohe Gehälter erhielten.

433. Beitrag der Olgesellschaften als Auftraggeber

Die von den Olgesellschaften an einheimische Unternehmer erteilten Aufträge und die im Inland getätigten Einkäufe kommen wertmäßig an dritter Stelle nach den Royalties und den Löhnen und Gehältern. Ihr Beitrag zur Belebung der Aktivität in verschiedenen Wirtschaftsbereichen war (und ist) von beachtlicher Bedeutung. Mehrere Bau-, Transport-, Reparatur- und Wartungsbetriebe entstanden, die unter anderem für Rechnung der Ölgesellschaften tätig waren. Handelsunternehmungen wurden gegründet, die die Ölgesellschaften mit Lebensmitteln, Getränken, aber auch mit Ersatzteilen und verschiedenen anderen Materialien versorgten. So öffnete sich für den Unternehmungsgeist vieler Einheimischer ein Arbeitsfeld. Bei solchen Unternehmungen fanden wiederum Tausende von Arbeitskräften eine Arbeitsmöglichkeit.[2]

Die von den Olgesellschaften an einheimische Unternehmer geleisteten Zahlungen im Zeitraum 1948 - 1958 betrugen in Mill. $ [3]

	Aufträge	Einkäufe	Gesamt
Irak	45,6	30,6	76,2
Iran[4]	89,-	26,6	115,6
Kuwait	73,-	25,2	98,2
Saudi-Arabien	91,1	11,9	103,-

1) Vgl. Aramco: Report of Operations to the Saudi Arab Government.
2) Vgl. oben, S.173, Fußnote 1.
3) Quellenangaben:
Iraq Petroleum Company Group; Anglo-Iranian Oil Company für die Periode 1948-51, und the Consortium of Oil Companies für die Periode 1955-58; Kuwait Oil Company Ltd.; Arabian American Oil Company, übernommen von Issawi, Ch. and Yeganeh, M.: a.a. O., S. 192 - 193.
4) Ohne die Jahre 1952 bis 1954.

Für den Zeitraum nach 1958, mit Ausnahme der KOC, liegen keine vollständigen Angaben vor. Es ist aber anzunehmen, daß der Wert dieser Aufträge und Einkäufe sich enorm erhöhte, da die Olgesellschaften in der letzten Zeit mehr dazu neigten und auch von den dortigen Regierungen veranlaßt wurden, die von ihnen benötigten Waren und Materialien bei einheimischen Unternehmern zu bestellen. So betrug z.B. der Wert der von der KOC in Kuwait erteilten Aufträge und Einkäufe in der Zeit 1959 - 1968 rund 73 Mill. Kuwaiti Dinar oder rund 204 Mill. $.[1] Das bedeutet, daß diese sich in den letzten 10 Jahren mehr als verdoppelten.

Als Beitrag der Ölgesellschaften ist noch die Ausbildung der bei ihnen beschäftigten Arbeitskräfte anzusehen. Jährlich wurden Tausende von Arbeitern und Angestellten in verschiedenen Kursen für die ihnen anzuvertrauenden Tätigkeiten ausgebildet. Eine kleine Zahl von Arbeitnehmern wurde zwecks Ausbildung ins Ausland geschickt. Aramco vergab 1957 20 Auslandsstipendien an saudi-arabische Studenten. Diese Zahl wurde ab 1959 auf 60 Studenten erhöht. Die IPC bezahlte jährlich Stipendien für 50 irakische Studenten im Ausland. Auch die AIOC schickte ab 1930 einige persische Studenten ins Ausland. Von Bedeutung war ferner die Gründung des technischen Instituts in Abadan durch die AIOC im Jahre 1939 und der technischen Schule in Kirkuk durch die IPC im Jahre 1951. Die Aramco leistete der saudi-arabischen Regierung zusätzlich große Hilfe bei dem Bau von Schulen, Eisenbahnen und anderen Infrastrukturprojekten.

---

1) Vgl. Annual Revieu of the Operations of Kuwait Oil Company Ltd.

44. Beitrag des Assuan-Staudamms zur wirtschaftlichen Entwicklung der VAR

Bei der Lösung der wirtschaftlichen Aufgaben der VAR wird der Hochdamm von Assuan eine wichtige Rolle spielen. Sein direkter Beitrag wird wie folgt umrissen:

- Auf dem Gebiet der Landwirtschaft wird die Anbaufläche um weitere 1,3 Mill. Feddan ausgedehnt. Ferner werden 700 000 Feddan von der Methode der Bassinbewässerung auf die Dauerbewässerung umgestellt. Weitere Vorteile für die Landwirtschaft ergeben sich dadurch, daß der Wasserbedarf für die Dauerbewässerung auf das ganze Jahr hinaus sicher gestellt wird und die Produktivität durch Verbesserung der Drainagebedingungen, die sich durch Senkung des Grundwasserstandes ergeben, erhöht werden kann.
- Die Hochwassergefahr, die die Ernte bedroht und den Staat jährlich erhebliche Summen für die Verstärkung der Uferbefestigungen kostet, wird ausgeschaltet.
- Durch Regulierung des Nilwassers werden die Bedingungen der Schiffahrt verbessert.
- Es werden jährlich etwa 10 Mrd. KW-Strom erzeugt.

Eine Schätzung der angeführten Beiträge ergibt folgende Rechnung:[1)]

Durch Gewinnung von 1,3 Mill. Feddan neuen Landes wird die Anbaufläche um rund 25% erhöht. Das Nettoeinkommen der Landwirtschaft betrug im Jahre 1961 400 Mill. ä. £. So ist anzunehmen, daß das Landwirtschaftseinkommen ebenfalls um 25%, d.h. um 100 Mill. ä. £ steigen wird. Durch Umstellung von 700 000 Feddan von der Bassin- auf die Dauerbewässerung und deren Sicherstellung über das ganze Jahr hin - das bedeutet mehrere Ernten pro Jahr - sowie durch Steigerung der Produktivität infolge der Verbesserung der Drainagebedingungen erwartet man eine weitere Erhöhung der Erträge der Landwirtschaft um 15%. Das macht 75 Mill. ä. £ aus.

---

1) Vgl. Wafa, T. A.: a.a. O., S. 264 -266.

Ausfälle durch Flutschäden an Uferbefestigungen (rund 1,5 Mill. ä. £ pro Jahr), Äckern, Siedlungen und Nilinseln werden auf 10 Mill. ä. £ geschätzt. Durch Kontrolle des Flußwassers und Verbesserung des Schiffsverkehrs erwartet man Ersparnisse an Transportkosten in Höhe von 2 Mill. ä. £. Es werden jährlich 10 Mrd. KW-Strom erzeugt; zu einem Satz von 5 Milliem (= 6 Pfg.) pro KW machen diese 50 Mill. ä. £ aus. Zieht man davon die jährlichen Kosten in Höhe von 3,5 Mill ä. £ ab, so bleiben 46,5 Mill. ä. £. Zusätzlich rechnet man noch mit 1,5 Mill. ä. £ Kostenersparnis bei Verwendung der Stromenergie in vorhandenen Anlagen, deren Antriebsenergie von anderen Kraftquellen gewonnen wird. Insgesamt machen die aufgeführten Schätzungen 235 Mill. ä. £ pro Jahr aus. Wie man sieht, könnte der Beitrag des Staudamms in zwei Jahren die Baukosten ausgleichen.

5. Schluß

I

Nach der Untersuchung von Clark in "The Balance Sheets of Imperialism"[1] für den Zeitraum von 1887 bis 1934 hatten die Großmächte keines der Ziele erreicht, die man mit der Beherrschung fremder Gebiete bezweckte, obwohl am Ende des genannten Zeitraums bis zu 84,6% der Erdoberfläche unter Herrschaft und Kontrolle Europas stand. Nach Clarks Untersuchung waren die Aufwendungen der Großmächte viel größer gewesen als die materiellen Vorteile, die sie daraus zogen.

Nach Zimmerman und Grumbach, die eine Untersuchung am Beispiel Großbritanniens für den Zeitraum 1880 - 1910 durchführten, hatten die foreign investments dazu beigetragen, eine Anlagemöglichkeit für Überschüsse von Ersparnissen zu finden, so daß eine Unterbeschäftigung und Depression vermieden und eine Stabilität des Nationaleinkommens geschaffen wurden.[2]

Um die Jahrhundertwende waren rund 50% der britischen Ersparnisse im Ausland investiert. Die Erträge daraus bezifferten sich in den 80-er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf rund 50 Mill. £ oder rund 4% des Nationaleinkommens und im Jahre 1913/14 auf rund 200 Mill. £ oder rund 10% des Nationaleinkommens.[3]

Infolge des niedrigen Zinssatzes in Frankreich - er war zwischen 1875 und 1914 der niedrigste Zinssatz in der Welt[4] fand auch hier ein beachtlicher Anteil der Ersparnisse seinen Weg ins Ausland. Während die foreign investments Frankreichs sich im Jahre 1880 auf 15 Mrd. Franken oder rund ein Zehntel des Nationalvermögens bezifferten, hatten sie sich bis zum Jahre 1914 mit 45 Mrd. Franken auf das Dreifache erhöht, machten dabei aber nur noch rund ein Sechstel des Nationalvermögens aus. Die daraus erzielten Erträge

---

1) Clark, Graver: The Balance Sheets of Imperialism, New York 1936.
2) Zimmerman, L. J. and Grumbach, F.: a.a. O., S.2,
3) Vgl. Feis, H.: a.a. O., S.15-16.
4) ebenda, S.33.

machten um die 80-er Jahre mit rund 600 Mill. Franken rund 2% und im Jahre 1914 mit 1,9-2 Mrd. Franken rund 6% des Nationaleinkommens aus.[1)]

Infolge der raschen Industrialisierung in Deutschland war dort die Kapitalnachfrage seit den 70-er Jahren des vorigen Jahrhunderts groß, und infolgedessen lag der Zinssatz höher als in England und Frankreich. Also mußten die Investitionen im Ausland mit denjenigen im Inland konkurrieren. Trotzdem wurden nach Schätzung von Feis rund 10% der Ersparnisse zwischen 1870 und 1914 im Ausland investiert.[2)] Die Erträge aus diesen Investitionen schätzte man bis 1900 auf rund 3-4% und für die folgende Zeit auf 3% des jeweiligen Nationaleinkommens.[3)]

Die Erträge aus ausländischen Wertpapieren lagen unter Berücksichtigung aller Rückschläge für britische Investoren durchschnittlich um 1% und für französische um 1,22% über denjenigen inländischer Wertpapiere.[4)] In Frankreich ergab sich im Jahre 1878 durchschnittlich ein Ertrag aus inländischen Wertpapieren von 4,12%, im Jahre 1911 von 3,4%.

Für die Erträge aus Direktinvestitionen kann man allgemein feststellen, daß sie etwas höher lagen. Nehmen wir zunächst das Beispiel der AEBG: Nach Zahlung des Fremdkapitaldienstes und nach Bildung von Reserven schüttete sie jährlich zwischen 5 und 7% Dividende auf das eingezahlte Aktienkapital aus. Die Reserven beliefen sich bis zum Jahre 1917 auf rund 24 Mill. Franken, d.h. über 40% des eingezahlten Aktienkapitals. Die BBG schüttete jährlich 5% Dividende aus und bildete bis 1916 Reserven für rund 6,2 Mill. Franken - ebenfalls über 40% des Aktienkapitals. Wie wir vorher gesehen haben, erzielten die Ölgesellschaften relativ hohe Gewinne, die man vielleicht als Extremfälle bezeichnen kann. Die von der APOC bzw. AIOC verteilten Dividenden beliefen

---

1) Vgl. Feis, H.: a.a. O., S.47-48.
2) ebenda, S.61-62.
3) ebenda, S.72.
4) ebenda, S.4, Fußnote 3 und S.36, Fußnote 5.

sich - abgesehen von den gebildeten Reserven, die später zum Teil auf das Aktienkapitalkonto umgebucht wurden - nach Verteilung von 8 bzw. 9% auf die Vorzugsaktien zwischen 1917 und 1950 im Durchschnitt jährlich auf 16%. Sie betrugen zwischen 1946 und 1950 sogar 30% des eingezahlten Aktienkapitals. Die von dem Konsortium zwischen 1954 und 1964 erzielten Nettogewinne bezifferten sich jährlich im Durchschnitt auf 69,8% des investierten Kapitals.

Eine chronologische Darstellung des investierten Kapitals bei den übrigen Ölgesellschaften ist wegen unzureichender Angaben nicht möglich. Das Verhältnis zwischen den erzielten Gewinnen und den investierten Kapitalien für den ganzen Zeitraum ist somit nicht festzustellen. Hier lagen aber auch die erzielten Gewinne sehr hoch. Bei der IPC machten die Nettogewinne zwischen 1952 und 1963 im Durchschnitt jährlich 56,6%, bei der Aramco in dem Zeitraum 1952-1961 im Durchschnitt jährlich 58% des investierten Kapitals aus. Es ist anzunehmen, daß dieses Verhältnis bei der KOC noch günstiger war als bei den anderen Gesellschaften, da hier die produzierte Ölmenge höher, die Produktionskosten und das investierte Kapital relativ dazu niedriger waren.

II

Die Kapitalexporte waren gleichzeitig von einer Erhöhung der Warenexporte begleitet, da die für die Investitionen in Überseegebieten zu vergebenden Aufträge der Inlandsindustrie zugute kamen. Beispielsweise flossen 70% der Gesamtkosten des Baus der Anatolischen Eisenbahn der deutschen Industrie zu.[1] Der Wert der Warenimporte der Ölgesellschaften bezifferte sich - geordnet nach den Ländern, in denen sie tätig waren bzw. sind - im Zeitraum 1948-1958 in Mill. Dollar auf 473,1 für den Iran[2], 223,3 für den Irak, 289 für Kuwait und 758,7 für Saudi-Arabien.[3]

---

1) Vgl. Grothe, Hugo: Die Bagdadbahn und das schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina, Würzburger Diss., München 1902, S.4.
2) Ohne die Jahre 1952 bis 1954.
3) Quellenangaben: Vgl. S.175, Fußnote 3.

Zwar ist es unbekannt, aus welchen Ländern diese Importe im einzelnen kamen; es ist aber anzunehmen, daß der größte Teil davon aus den Mutterländern der Gesellschaften stammte, da es sich hauptsächlich um technische Aggregate handelte.

III

Der scharfe Wettkampf zwischen den Großmächten, wie im Falle des türkischen Reiches, einerseits und das Zusammengehen der Gesellschaften beim Erwerb von Konzessionen, wie im Irak und in Kuwait, andererseits waren für diese Länder von Nachteil. Gerade in den Verträgen, die zwischen der Türkei und den europäischen Staaten abgeschlossen wurden, ist ein direkter Nachteil für das Land und ein indirekter Nachteil für das dort investierte Kapital zu sehen. Infolge der zwischen der Türkei und den europäischen Staaten in den 50-er Jahren des 19. Jahrhunderts abgeschlossenen Kapitulationsverträge konnte die türkische Regierung keine Maßnahmen zur Sanierung ihrer Finanzen durchführen, da die europäischen Staaten ihre Zustimmung zu diesen Maßnahmen verweigerten. Dadurch wurde die Türkei nicht nur daran gehindert, mehr Einnahmen aus Zöllen, Gebühren und dergleichen zu erzielen, die für die Erholung ihrer Finanzen dringend notwendig gewesen wären, sondern darüber hinaus ihren Markt vor dem Anstrom ausländischer Waren zu schützen. Es gab sogar eine steuerliche Begünstigung der europäischen Kaufleute, die in der Türkei tätig waren, gegenüber den Inländern, was die Konkurrenzfähigkeit der inländischen Kaufleute beeinträchtigte. Die europäischen Staaten nutzten jede Unruhe, um ihren Einfluß im türkischen Reich auszubauen. Dadurch wurden nicht nur die erhofften Fortschritte verhindert, sondern diese Rivalität führte schließlich sogar zu kriegerischen Auseinandersetzungen (incl. 1. Weltkrieg), die alles zunichte machten.

Mit Ausnahme der Kriegsjahre mußte die Türkei die ganze Zeit Garantien für die Eisenbahngesellschaften leisten, die sich jährlich auf mehrere Mill. Franken bezifferten.

Insgesamt waren es zwischen 1889 und 1911 über 169 Mill. Franken, von denen rund 91 Mill. Franken auf die AEBG und über 3,5 Mill. Franken auf die BBG entfielen.[1] Diese Garantien hatten praktisch den gesamten Zuwachs der Steuereinnahmen eben dieser Gebiete aufgezehrt, wodurch der Hauptzweck der Bahnbauten - zur Erschließung und Entwicklung dieser Gebiete beizutragen - nicht im gewünschten Ausmaß erreicht wurde.

An all diesen Mißständen trug auch die türkische Regierung eine erhebliche Schuld, denn durch ihre korrupte Verwaltung, ihre schlechte Wirtschafts- und verschwenderische Ausgabenpolitik hatte sie zum größten Teil dazu beigetragen, das Land an den Rand des Abgrundes zu führen.

IV

Wenn die Kritiker der Politik der Ölgesellschaften im Mittleren Osten von Ausbeutung sprechen, dann haben sie berechtigte Gründe dafür. Zwar ist der Beitrag der Ölindustrie für diese Länder unentbehrlich, und sie konnten - wie dargestellt - ihren Anteil an den Oleinnahmen beträchtlich erhöhen; dieser machte aber z.B. nur einen Bruchteil der von den Olgesellschaften an die USA-Regierung gezahlten Abgaben für Förderrechte und Erdölgewinnung aus. So bezog die Royal Dutch-Shell im Jahre 1968 aus den USA 596 000 Barrels Rohöl pro Tag. Dafür mußte sie 101 Mill. Pfund Sterling für Förderrechte und Erdölgewinnung aufbringen. Aus dem Nahen Osten, aus Afrika und aus Süd-Ostasien bezog sie im gleichen Jahr rund 1,568 Mill. Barrels Rohöl pro Tag und leistete dafür nur 21 Mill. Pfund Sterling für Konzessions- und Förderrechte.[2] Diese machten also weniger als 8% der an die USA-Regierung geleisteten Abgaben aus.

Um ihre Politik gegenüber den Ölgesellschaften zu koordinieren und die Ölgesellschaften daran zu hindern, gegen

---

1) Vgl. Hecker, M.: a.a. O., S.1551.
2) Vgl. Hartmann, Dionys: Partnerschaft wäre ein Wort, in: Saarbrücker Zeitung vom Freitag, 20. Februar 1970 - Nr 43.

die einzelnen Länder, wie z.B. durch Preissenkung für Rohöl, willkürlich ihre Interessen durchzusetzen, gründeten der Irak, der Iran, Kuwait, Saudi-Arabien und Venezuela im September 1960 die Organisation of Petroleum Exporting Countries (OPEC), der später noch andere Ölländer wie Katar, Indonesien und Libyen beitraten. Dadurch hatten die Ölexport-Länder zwar ihre Politik gegenüber den Ölgesellschaften hinsichtlich der Preispolitik koordiniert, ihre Position jedoch wurde nicht sehr gestärkt, da diese Ölgesellschaften eine beherrschende Machtstellung nicht nur in diesen Ländern, sondern auch auf dem Weltmarkt besitzen.

Solange diese Länder nicht in der Lage sind, die Ölindustrie im Ernstfall in eigene Regie zu nehmen und vor allem das Rohöl zu den Absatzmärkten zu transportieren, werden die Gesellschaften mit ihrer Politik die Oberhand behalten. Allerdings mußten die großen Ölgesellschaften in der letzten Zeit eine vorsichtige Politik betreiben, da neue Konkurrenten auftraten, mit denen die Länder des Mittleren Ostens bessere Bedingungen erzielen konnten. Z.B. erteilte die persische Regierung zwei Ölkonzessionen an AGIP Mieraria Company (1957) und an Pan American Petroleum Corporation (1958). Von beiden für diesen Zweck gegründeten Gesellschaften:- der SociétéIrano-Italienne des Pétroles (SIRIP) und der Iranian Pan American Company (IPAC) - erhielt die National Iranian Oil Company das Recht, sich nach Entdeckung des Öls mit 50% an dem für die Olerschließung notwendigen Kapital zu beteiligen und dafür 50% des Gewinns zu erhalten. Das bedeutet, daß alle Forschungskosten von den Konzessionären geleistet werden mußten. Von den übrigen 50% des Gewinns sollte die Regierung noch die Hälfte als Royalty bekommen. So erhielt die persische Regierung 75% des Gewinns. Dazu bekam die Regierung 25 Mill. $ als Prämie für die Erteilung der Konzession an die IPAC.

Von der Arabian Oil Company (AOC), einer japanischen Gesellschaft, die im Jahre 1957 eine Konzession von Saudi-Arabien

und im Jahre 1958 eine von Kuwait für die Ölerschließung vor der Küste der neutralen Zone zwischen den beiden Ländern erhielt, sollte Saudi-Arabien 56 % und Kuwait 57 % der jeweiligen Gewinne der Gesellschaft erhalten. Basis für die Gewinnermittlung waren (bzw. sind) Produktion, Transport, Raffinerie und Absatz, im Gegensatz zu den behandelten Gesellschaften, bei denen nur die Produktion die Basis bildete.

V

Wie groß die Auslandshilfe für ein Land auch sein mag, sie vermag seine Entwicklungsprobleme auf die Dauer doch nicht zu lösen. Andererseits kann sich kein Land bei der Lösung seiner Entwicklungsprobleme auf längere Sicht auf die Auslandshilfe allein stützen. Jedes Entwicklungsland muß seine eigenen Kräfte mobilisieren, um seine Entwicklung voranzutreiben. Dazu kann die Auslandshilfe ihren Beitrag leisten. Zwar richtete sich die Politik der Großmächte meistens darauf, diese Gebiete in ihren Einflußbereich einzubeziehen. Das läßt den Eindruck entstehen, daß nur an die Ausbeutung dieser Gebiete gedacht wurde (wie häufig von den Kritikern betont wurde), während man ihre Entwicklung ganz vernachlässigte. Hierzu ist zu bemerken, daß zwar in der Regel das eigene Interesse im Vordergrund stand, es sich aber nicht leugnen läßt, daß insbesondere die Erdölprojekte einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der jeweiligen Länder leisteten und noch leisten können.

Wenn die Rede von Entwicklungshilfe für die Entwicklungsländer ist, denkt man in erster Linie an die Kapitalhilfe. Zwar leiden alle Entwicklungsländer - als Ausnahme können die Ölländer betrachtet werden - unter Mangel an Kapital, aber auch ohne Ausnahme an qualifizierten Arbeitskräften. Die Auswanderung solcher Kräfte stellt für die Entwicklungsländer ein nicht zu unterschätzendes Problem dar. Die Gründe dafür sind mannigfaltig. Einer von ihnen ist die

politische Instabilität. Jede politische Umwälzung wird in der Regel von einer Welle von Entlassungen begleitet. Die alte leitende Schicht wird durch einen der an die Macht gelangten Regierung treuen Stab von Beamten und Angestellten ersetzt. Diese besitzen jedoch in den meisten Fällen keine Erfahrung in den ihnen übertragenen Aufgaben, was eine negative Wirkung auf die Entwicklung des Landes haben kann. In den meisten Fällen verliert das Land die entlassenen Arbeitskräfte, weil sie Arbeitsmöglichkeiten im Ausland suchen. Andererseits kehrt eine beachtliche Zahl der Studenten, die im Ausland studieren oder ihre Ausbildung vervollständigen, nicht mehr zurück, da diese in den entwickelten Ländern bessere Arbeitsbedingungen und Verdienstmöglichkeiten bekommen als in ihrer Heimat.

Die Zahl der zwischen 1962 und 1967 aus den Entwicklungsländern in die USA ausgewanderten qualifizierten Arbeitskräfte bezifferte sich auf 86 701, davon waren 4 872 aus sechs arabischen Ländern.[1] Diesem Trend entgegenzuwirken, dürfte eine der wichtigsten Aufgaben der Regierungen der Entwicklungsländer in wirtschafts- und sozialpolitischer Hinsicht sein, wenn man einmal von den notwendigen Reformen in diesem Bereich absieht.

VI

Während sich das Ringen um die Entwicklungsländer früher zwischen Mächten des gleichen Systems abspielte, verlagert sich der Wettkampf heute auf die Ebene der Blockbildung Ost - West. Ob dieses oder jenes System sich letztlich durchsetzen wird, bleibt der Zukunft überlassen. Die entscheidende Frage bleibt aber, welches System den Entwicklungsländern in ihrer heutigen Entwicklungsphase vorteilhafter ist.
Allen Beobachtungen nach scheint es, daß sich die Entwicklungsländer weder dem marktwirtschaftlichen noch dem zentralwirtschaftlichen System ganz anschließen wollen, sondern

---

1) Nach einem Bericht der UNESCO, Daten entnommen einer Veröffentlichung der Al-Ahram (arabische Zeitung), Kairo 2.1.1970, Ausgabe-Nr. 30338.

einen Mittelweg einschlagen, der der Unternehmerschaft eine gewisse Freiheit läßt, gleichzeitig aber dem Staat eine Führungsrolle in einigen Bereichen gibt.

Aus nationalem Interesse müssen die Regierungen der Entwicklungsländer wichtige Projekte - wie die Grundstoffindustrie und die Infrastruktur - selbst in die Hand nehmen, wenn die inländischen Unternehmer nicht in der Lage sind, solche Projekte durchzuführen, und das Land nicht von ausländischen Gesellschaften abhängig sein will.

Hauptaufgabe einer heutigen und zukünftigen Politik nicht nur der Entwicklungsländer, sondern auch der Industriestaaten sollte sein, in den Entwicklungsländern die Voraussetzungen und die Fähigkeit zur wirtschaftlichen und politischen Selbständigkeit zu schaffen. Inwieweit dieses Ziel tatsächlich realisiert wird, bleibt abzuwarten, zumal wenn man bedenkt, daß sich wirtschaftliche und politische Zielsetzungen nur langsam - wenn überhaupt - wandeln.

A N H A N G

A. Übersicht über einige Konzessionen im Mittleren Osten

1. Vor dem Ersten Weltkrieg erworbene Konzessionen[1)]

11. in dem türkischen Ex-Reich

Jahr (Dauer)	Name der Gesellschaft bzw. des Konz.Inhabers	Gegenstand der Konzession	Bemerkungen
1856 (50)	The Ottoman Railway from Smyrna to Aidin of his Imperial Majesty the Sultan (englisch)	Eisenbahn: Smyrna - Aidin (130 km)	Garantie: 6% vom Baukapital von rund 2 Mill. £ Anlagekapital: Aktien : 45,9 Mill. Fr. Oblig. : 85,8 Mill. Fr.
1863 1893 (99)	Societe Ottomane du Chemin de fer de Smyrne - Cassaba et Prolongement (S.O.P.)	Eisenbahn: Smyrna - Cassaba - Alascheir - Afiun - Karahissar (516 km)	Die erste Konzession für diese Linie erwarb eine englische Gruppe im Jahre 1863. Im Jahre 1893 wurde diese Konzession von einer belgisch-französische Gruppe abgekauft. Garantie: 18.881 Fr./km und Jahr Anlagekapital: Aktien : 16,- Mill. Fr Oblig. : 145,98 Mill. Fr.
1867 (85)	Im Jahre 1869 von den Gebrüdern Dussand erworben (französisch)	Hafen und Kai von Smyrna	Anlagekapital: Aktien : 7,5 Mill. Fr. Oblig. : 3,5 Mill. Fr.
1879	?	Eisenbahn: Aiden - Serakôi - Dinair und Abzweigung (515 km)	Garntie: ? Anlagekapital (Stand 1901): Aktien : 20,6 Mill. Fr. Oblig. : 66,18 Mill. Fr.
1883 (50)	Compagnie Ottomane du Chemin de fer Mersine - Tarsous - Adana (deutsch)	Eisenbahn: Mersina - Adana (67 km)	Garantie: keine Anlagekapital: Aktien : 4,7 Mill. Fr. Oblig. : 5,7 Mill. Fr.
1888 (99)	Osmanische Hafen-, Quai- und Lagerhaus-Gesellschaft von Beyrut	Hafen, Kai und Lagerhaus in Beirut	Anlagekapital: Aktien : 6,- Mill. Fr. Oblig. : 7,5 Mill. Fr.
1889 (60)	Société du Chemin de fer Ottoman de Jaffa a' Jerusalem (französisch)	Eisenbahn: Jaffa - Jerusalem (87 km)	Garantie: keine Anlagekapital: Aktien : 5,- Mill. Fr. Oblig. : 9,9 Mill. Fr.

1) Zusammengestellt nach Morawitz, Charles: a.a. O., und Schweer Walther:a.a. O.

Jahr (Dauer)	Name der Gesellschaft bzw.des Konz.Inhabers	Gegenstand der Konzession	Bemerkungen
1889 (99 + 13)	Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft (deutsch)	Eisenbahn: Haider Pascha - Eskischehir - Ankara; Eskischehir - Konia (1023 km)	Garantie: 10.300 Fr/km und Jahr für 92 km 15.000 Fr/km und Jahr für den Rest Anlagekapital (Nominell): Aktien : 135 Mill. Fr. Oblig. : 220 Mill. Fr.
1891 (99)	Société Ottomane du Chemin de fer de Moudania - Brousse (französisch)	Eisenbahn: Mudania-Brussa (45 km)	Garantie: keine Anlagekapital: Aktien : 1,- Mill. Fr. Oblig. : 3,- Mill. Fr.
1891 (99)	Société Ottomane du Chemin de fer de Damas-Hama et Prolongements (D.H.P.) (französisch)	Eisenbahn: Beirut - Damaskus - Hama und Verlängerungsstrecken (550 km)	Garantie: 12.500 Fr./km und Jahr Anlagekapital: Aktien : 15,- Mill. Fr. Oblig. : 118,5 Mill. Fr.
1892	Société Ottomane des Tramways Libans (französisch)	Straßenbahn in Beirut	Anlagekapital: Aktien : 1,75 Mill. Fr. Oblig. : 3,5 Mill. Fr.
1895	Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft (deutsch)	Hafen von Darindje	
1896	Société Ottomane de Construction du Port de Salonique (französisch)	Hafen von Saloniki	Anlagekapital: 6,5 Mill. Fr., davon 1,3 Mill. von der türkischen Regierung aufgebracht.
1899 (103)	Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft (deutsch)	Hafen und Kai von Haider Pascha	Baukosten: 6 Mill. Fr.
1902 (99)	Bagdadbahn-Gesellschaft (deutsch)	Eisenbahn: Konia - Bagdad - Basra mit Zweiglinien (rund 2500 km)	Anlagekapital (Nominell) : Aktien : 15,- Mill. Fr. Oblig. :281,- Mill. Fr.
1892	Vereinigte Deutsche Petroleumwerke A.- G. Peine-Ölheim	Schürfungen bei Iskenderun	
1909 (99)	Société minière syrienne Haiffa	Erdöl und Asphaltausbeute im Wilajet Damaskus	Übernimmt ältere Konzessionen
1912 (99)	Syrian Exploration Co. Ltd. (englisch)	Erwerb und Ausbeutung von 6 Konz. auf Ölland von etwa 60 000 acres im Wilajet Damaskus	Übernimmt Rechte der Société minière syrienne. Aktienkapital: 100 000 £ in 60 000 Stammaktien und 40 000 Vorzugsaktien

Jahr (Dauer)	Name der Gesellschaft bzw. des Konz.Inhabers	Gegenstand der Konzession	Bemerkungen
1914	Turkish Petroleum Company, gegr.1911 als African and Eastern Concessions Ltd.	Ausbeutung von Ölfeldern im Wilajet Mosul	Gründungskapital: 1911 : 50 000 £ und 1914 auf 160 000 £ erhöht
1915	Peroleumgesellschaft Lattakia	Asphalt- und Erdölausbeute bei Lattakia	Übernimmt ältere Konzessionen
1916	Standard Oil Co. of New York	Schürfungen auf Erdöl und Asphalt in der Gegend des Toten Meeres	Erwirbt von drei Einheimischen sieben Konzessionen zur Ausbeutung von Öl südwestlich des Toten Meeres, sowie der Schwefel-, Bitumen- und Phosphatlager der umliegenden Gebiete

12. in Persien

Jahr (Dauer)	Name der Gesellschaft bzw.des Konz.Inhabers	Gegenstand der Konzession	Bemerkungen
1872 (27)	Baron Julius de Reuter (englisch)	Bau von Bahnen, Landstraßen und Telegraphenlinien in ganz Persien. Vorrecht zur Gründung einer Bank, Ausbeutung aller Bodenschätze im Staatsgrund, Wälder und Wasser	Gründung einer Gesellschaft mit einem Kapital bis 6 Mill. £, dessen Verzinsung die Regierung garantiert. Verpfändung der Zölle auf 25 Jahre, wofür die Gesellschaft 20 000 £ jährlich zahlen sollte.
1889	The Imperial Bank of Persia (englisch)	Notenausgabe und Recht der Ausbeutung sämtlicher Bodenschätze des persischen Reiches	Gründungskapital: 1 Mill. £; 1894 auf 640 000 £ zusammengelegt.
1890	Persian Bank Mining Rights Corp.Ltd. (englisch)	Ausbeutung sämtlicher Bodenschätze des pers. Reiches, soweit sie nicht pers. Untertanen eingeräumt waren.	Kapital: 1 Mill. £
1895/ 96 (99)	Herr Sapekhdar (russisch)	Ausbeutung von Erdöl in den Distrikten Tunekabun, Rujur, Kalalstag	
1901 (60)	W. K. d' Arcy (englisch)		Siehe: APOC-Kapitel
1902 (75)	Russische Diskont- und Leih-Bank (russisch)	Bau der Straße Tschulfa - Täbris - Kasuin und Ausbeutung von Erdöl und Kohle, 64 km zu beiden Seiten	20 % Anteil Persiens am Gewinn
1906 (110)	Persische Nationalbank (englisch)	Schürfung und Ausbeutung von Metallen auf herrenlosen Boden und staatlichem Grundbesitz	
1915 (99)	Herr A. M. Khoshtaria (russisch)	Kauft Konz. v. Sapekhdar u. erwirbt ausschließl. Schürf-, Ausbeutungs- u. Exportrecht v. Erdöl, Gas usw.	Die persische Regierung erhält 16% vom Gewinn und 6 000 Rubel für die Kontrollbeamten
1916	Russische-persische Ölgewinnungs- und Handelsgesellschaft (russisch)	erwirbt Konzession von A. M. Khoshtaria	

13. am Roten Meer (Ägypten)

Jahr (Dauer)	Name der Gesellschaft bzw.des Konz.Inhabers	Bemerkungen
1904 Liq. 1914	Cairo Syndicate	z. T. ging sie im Egyptian Oil Trust z. T. im Sinai Petroleum Syndicate auf
1905	Egyptian Petroleum Company	z. T. ging sie im Egyptian Oil Trust auf
1907	African Prospecting Syndicate	z. T. ging sie im Anglo Egyptian Oilfields
1907	Anglo - Saxon Petroleum Co. Ltd.	Gründung der Shell Transport and Trading Co. Ltd. zu 40 % und Royal Dutch zu 60 %. Kapital: 8 Mill. £ Stand 1914
1907	Egyptian Oil Trust	Gegr. zur Erwerbung von Anteilen am Cairo Syndicate. Kapital: 100 000 £
1909	Eastern Petroleum Co.	Aktienkapital: 177 458 £ Stand 1913
1910	Suez Oil Co.	AktienKapital: 120 000 £, 1m Jahre 1912 auf 180 000 £ erhöht
1910	Red Sea Oilfields	Aktienkapital: 450 000 £
1910	Sinai Petroleum Syndicate	Aktienkapital: 60 000 £
1911	Anglo - Egyptian Oilfields	Gründung des Shell Trust. Aktienkapital: 1,35 Mill. £ Stand 1914
1911	Asiatic Petroleum Co. (egypt.) Ltd.	Gegr. um von der Anglo - Saxon Petroleum Co. Ltd. belastetes und unbelastetes Eigentum, Tanks, Dampfer, Anlagen und Pumpen etc. in Ägypten und Sudan zu erwerben. Kapital: 200 000 £
1912	Persan Islands Oil Co. Ltd.	Aktienkapital: 120 000 £, im Jahre 1913 auf 160 000 £ erhöht

2. Ölkonzessionen - Stand 1960 -[1)]

ADEN

PETROLEUM CONCESSIONS, LTD.

Erforschungs-Erlaubnis
Gebiet: Aden einschließlich Hadhramaut und der Insel Socotra.
Anteilseigner: wie bei IPC

BAHRAIN

THE BAHRAIN PETROLEUM CO., LTD.

Konzession : bis 2024
Gebiet: Gesamtbahrain einschließlich der Inseln, Gewässer und umliegenden Gebiet (unter Wasser), über die der Scheich herrscht oder Herrschaft beansprucht.

Anteilseigner:		
	Standard Oil Co. of California	50 %
	Texaco Inc.	50 %

DHOFAR

DHOFAR-CITIES SERVICE PETROLEUM COMP.

Konzession: 25 Jahre vom Zeitpunkt der kommerziell verwertbaren Produktion an, erneuerungsfähig für zusätzliche 25 Jahre, erteilt am 17. 1. 1953
Gebiet: Provinz von Dhofar

Anteilseigner:		
	Cities Service Co.	100 %

IRAN

IRANIAN OIL PARTICIPATION, LTD. (Konsortium)

Abkommen: 25 Jahre ab 1954 bis 1979 plus 15 Jahre optional
Gebiet: Rund 100 000 Quadratmeilen

Anteilseigner:		
	British Petroleum Co., Ltd.	40 %
	Royal Dutch/Shell group	14 %
	Compagnie Française des Pétroles	6 %
	Gulf Oil Corp.	7 %
	Socony Mobil Oil Co.	7 %
	Standard Oil Co. of California	7 %
	Standard Oil Co. (N. J.)	7 %
	Texaco Inc.	7 %
	Iricon Agency, Ltd.	5 %

IRAN PAN AMERICAN OIL COMPANY (IPAC)

Konzession: Vom 5. Juni 1958 bis 25 Jahre nach dem Termin, an dem die ersten 629 000 Barrels Öl produziert, verkauft und ausgeliefert wurden, mit einer dreimaligen Verlängerung um je 5 Jahre.
Gebiet: Rund 6176 Quadratmeilen

Anteilseigner:		
	Pan American International Oil Co.	50 %
	National Iranian Oil Co.	50 %

---

1) Vgl. Lebkicher, Roy: a.a. O., S.145 -116.

SOCIETE IRANO-ITALIENNE DES PETROLES (SIRIP)

Konzession:	25 Jahre ab Petroleumverkauf mit einer dreimaligen Verlängerung um je 5 Jahre	
Gebiet:	Rund 8839 Quadratmeilen	
Anteilseigner:	AGIP Mineraria Co.	50 %
	National Iranian Oil Co.	50 %

IRAK

IRAQ PETROLEUM CO., LTD. (IPC)

Konzession:	75 Jahre ab 14. März 1925	
Gebiet:	Rund 32 000 Quadratmeilen in den Provinzen von Bagdad und Mosul östlich des Tigris	
Anteilseigner:	British Petroleum Co., Ltd.	23,75 %
	Royal Dutch/Shell group	23,75 %
	Compagnie Française des Pétroles	23,75 %
	Near East Development Corp.	23,75 %
	(Standard Oil Co. (N. J.) - 50 %)	
	(Socony Mobil Oil Co. - 50 %)	
	Participations and Explorations Corp. (C. S. Gulbenkian Estate)	5,00 %

BASRAH PETROLEUM CO., LTD

Konzession:	75 Jahre ab 30. November 1938
Gebiet:	Der ganze Irak, der nicht durch IPC, Mosul und ältere Khanaquin Konzessionen erfaßt worden ist, plus der irakische Anteil an der Neutralen Zone mit Saudi-Arabien
Anteilseigner:	wie bei IPC

MOSUL PETROLEUM CO., LTD.

Konzession:	75 Jahre ab 25. Mai 1932
Gebiet:	Der gesamte Irak westlich des Tigris und nördlich des 33. Breitengrades
Anteilseigner:	wie bei IPC

JORDANIEN

PHILLIPS PETROLEUM CO.

Konzession:	55 Jahre ab Februar 1956	
Gebiet:	Mehr als ein Drittel Jordaniens. Eine Erforschungskonzession, die ein zusätzliches Drittel Jordaniens umfaßt, wurde 1959 erteilt.	
Anteilseigner:	Phillips Petroleum Co.	100 %

KAMARAN

BP EXPLORATION CO., LTD.

Erforschungs-Erlaubnis (abhängig von einem Abkommen mit der Regierung von Aden)		
Gebiet:	Kamaran und andere von den Engländern kontrollierte Inseln unweit der Küste des Yemen einschließlich der territorialen Gewässer	
Anteilseigner:	British Petroleum Co., Ltd.	100 %

KUWAIT

KUWAIT OIL CO., LTD.

Konzession:	75 Jahre ab 23. Dezember 1934, verlängert am 1. Dezember 1951 bis 2026	
Gebiet:	Kuwait einschließlich der territorialen Gewässer	
Anteilseigner:	British Petroleum Co., Ltd.	50 %
	Gulf Oil Corp.	50 %

LIBANON

COMPAGNIE LIBANAISE DES PETROLES

Konzession:	75 Jahre ab 24. August 1955	
Gebiet:	Ausgewählte Gebiet im Libanon	
Anteilseigner:	Lebanese and French nationals	50 %
	Gewerkschaft Elwerath	50 %

MUSCAT UND OMAN

PETROLEUM DEVELOPMENT (OMAN), LTD.

Konzession:	75 Jahre ab 1937	
Gebiet:	Muscat und Oman außer der Provinz von Dhofar	
Anteilseigner:	wie IPC bis, als sie wie folgt neu gegliedert wurde:	
	Royal Dutch/Shell group	82,61 %
	Participations and Explorations Corp. (C. S. Gulbenkian Estate)	17,39 %

NEUTRALE ZONE

AMERICAN INDEPENDENT OIL CO.

Konzession:	60 Jahre ab 28. Juni 1948	
Gebiet:	Der Kuwaitische Anteil an der Neutralen Zone mit Saudi-Arabien einschließlich der Inseln und der territorialen Gewässer	
Anteilseigner:	Phillips Petroleum Co.	33,54 %
	Signal Oil and Gas Co.	30,16 %
	Ashland Oil and Refining Co.	12,70 %
	Ralph K. Davies	6,98 %
	J. S. Abercrombie	6,35 %
	Crescent Corp.	3,17 %
	Sunray Mid-Continent Oil Co.	2,65 %
	Globe Oil and Refining Co.	1,59 %
	Lario Oil and Gas Co.	1,59 %
	Pauley Petroleum Inc.	1,27 %

GETTY OIL CO.

Konzession:	60 Jahre ab 20. Februar 1949	
Gebiet:	Der Saudi-Arabische Anteil an der Neutralen Zone mit Kuwait einschließlich der Inseln und der territorialen Gewässer	
Anteilseigner:	J. Paul Getty Interests	79 %
	Other shareholders	21 %

NEUTRALE ZONE - OFFSHORE

ARABIAN OIL COMPANY, LTD.

Konzession:	2-jährige Erforschungslizenz ab 1958 mit 2-jähriger Erneuerungsoption und 40-jähriger Ausbeutung nach Entdeckung von Ölvorkommen in kommerziell verwertbaren Mengen	
Gebiet:	Saudi-Arabiens Anteil an dem Gebiet vor der Küste der Neutralen Zone mit Kuwait, das sich hinter den territorialen Gewässern bis in die Mitte des Arabischen Golfs zwischen der Neutralen Zone und dem Iran erstreckt.	
Anteilseigner:	Arabian Oil Company, Ltd.	100 %
	(Japan Petroleum Trading Co., Ltd.)	

KATAR

QATAR PETROLEUM CO., LTD.

Konzession:	75 Jahre ab 17. Mai 1935
Gebiet:	Das gesamte Gebiet von Katar einschließlich der territorialen Gewässer bis zu einer Entfernung von 3 Meilen
Anteilseigner:	wie bei IPC

KATAR - OFFSHORE

SHELL COMPANY OF QATAR, LTD.

Konzession:	75 Jahre ab August 1952	
Gebiet:	Das kontinentale Schelfgebiet vor der Küste von Katar außerhalb der 3-Meilen-Zone	
Anteilseigner:	Royal Dutch/Shell group	100 %

SAUDI-ARABIEN

ARABIAN AMERICAN OIL CO. (ARAMCO)

Konzession:	Für ursprüngliches Gebiet 66 Jahre vom 14. Juli 1933 ab; für zusätzliches Gebiet 66 Jahre ab Juli 1939.	
Gebiet:	Rund 340 000 Quadratmeilen	
Anteilseigner:	Standard Oil Co. of California	30 %
	Texaco Inc.	30 %
	Standard Oil Co. (N. J.)	30 %
	Socony Mobil Oil Co.	10 %

SYRIEN

SOCIETE DES PETROLES CONCORDIA S.A.R.L.

Erforschungs-Erlaubnis:		
Gebiet:	538,5 Quadratmeilen	
Anteilseigner:	Deutsche Erdoel Aktiengesellschaft	80 %
	Geberhardt & Koenig - Deutsche Schachtbau GmbH	10 %
	Dea-Schliemann Mineraloegesellschaft GmbH	10 %

TRUCIAL COAST - OFFSHORE

ABU DHABI MARINE AREAS, LTD.

Konzession:	65 Jahre ab März 1953	
Gebiet:	Das Kontinentalschelfgebiet vor der Küste von Abu Dhabi außerhalb der 3-Meilen-Zone	
Anteilseigner:	British Petroleum Co., Ltd.	66 2/3 %
	Compagnie Française des Pétroles	33 1/3 %

DUBAI MARINE AREAS, LTD.

Konzession:	60 Jahre ab August 1952	
Gebiet:	Das Kontinentalschelfgebiet vor der Küste von Dubai außerhalb der 3-Meilen-Zone	
Anteilseigner:	British Petroleum Co., Ltd.	66 2/3 %
	Compagnie Française des Pétroles	33 1/3 %

TRUCIAL COAST

PETROLEUM DEVELOPMENT (TRUCIAL COAST), LTD.

Konzession:	Verschiedene Konzessionen für 75 Jahre ab 1937
Gebiet:	Festland und Küstenstreifen einer Gruppe kleiner Scheichtümer
Anteilseigner:	vgl. IPC

NEUTRALE ZONE - OFFSHORE

ARABIAN OIL COMPANY, LTD.

Konzession:	44 1/2 Jahre ab 5. Juli 1958	
Gebiet:	Kuwaits Anteil an dem Gebiet vor der Küste der Neutralen Zone mit Saudi-Arabien, das sich nach einer Entfernung von 6 Meilen von der Küste in den Arabischen Golf erstreckt. Genaue Grenzen werden noch festgelegt.	
Anteilseigner:	Arabian Oil Company, Ltd.	100 %
	(Japan Petroleum Trading Co., Ltd.)	

B. Anmerkungen über die in der Dissertation benutzte Literatur

1. Allgemeines

Man kann die Literatur über die Kapitalexporte in die Entwicklungsländer während der letzten 100 Jahre und die in diesem Zusammenhang praktizierte Politik der Industriestaaten im allgemeinen in zwei Hauptgruppen (pro und contra) gliedern, die ihrerseits wieder je nach der Schärfe ihrer Einstellung (gemäßigt oder radikal) in zwei Untergruppen unterteilt werden können. So entstehen nach dieser willkürlichen Einteilung vier Gruppen:

- Die erste Gruppe sieht in der wirtschaftlichen Machtexpansion und Verdrängung der anderen konkurrierenden Mächte die einzige richtige Methode zur Behauptung des eigenen Interesses. Kommt es denn doch zu einer Zusammenarbeit im einen oder anderen Fall, dann ist das nur das Ergebnis eines Machtgleichgewichts, weil eine Verdrängung der Konkurrenten nicht möglich ist.
- Die zweite Gruppe befürwortet grundsätzlich Kapitalexporte und den Erwerb von Konzessionen für wichtige Projekte zwecks Ausdehnung der Machtposition ihres Mutterlandes und seiner wirtschaftlichen Beziehungen mit Überseegebieten, weist aber gleichzeitig darauf hin, welche Nachteile die Machtexpansion für die beherrschten Gebiete mit sich bringt und welche Gefahren solche Machtexpansion der einen oder anderen Macht wegen des drohenden Zusammenstoßes mit anderen Mächten in sich birgt.
- Die dritte Gruppe verurteilt die Kapitalexporte und die wirtschaftliche Machtexpansion der Industriestaaten als imperialistische Bestrebungen. Sie hofft aber auf eine friedliche Lösung der Gegensätze, ja sogar auf eine Koexistenz und Zusammenarbeit zwischen Kapitalismus und Sozialismus.

- Die vierte Gruppe stellt den radikalen Gegenpol zur ersten Gruppe dar. Sie verurteilt jede kapitalistische Machtexpansion im Inland wie im Ausland und sieht die Kontrolle des Wirtschaftsgeschehens durch den Staat im sozialistischen Sinn als einzige erstrebenswerte Lösung an.

Die Autoren der einen wie der anderen Hauptgruppe stützen sich bei ihren Untersuchungen und Urteilen für oder gegen die Kapitalexporte und die in diesem Zusammenhang verfolgte Politik auf nahezu das gleiche Zahlenmaterial. So findet man die gleichen Angaben über die Zweigstellen der Deutschen Bank, ihre Spareinlagen, den Umfang ihrer Geschäfte und dgl. bei Lenin wie bei anderen Autoren, so z. B. bei Seidenzahl.[1)]

Unterschiede ergeben sich lediglich in der Interpretation, die durch die Weltanschauung der Autoren geprägt ist. Während die eine Gruppe die Expansion einer Gesellschaft, einer Bank oder einer Finanzgruppe, wie z. B. die Ausdehnung der Geschäfte, die Gründung von Zweigstellen und Niederlassungen im In- und Ausland als Beweis für den Erfolg und die "geniale" Führung dieser Gesellschaft hervorhebt, bezeichnen die Autoren der anderen Gruppe dies als imperialistische Bestrebungen zwecks Machtexpansion zur Beherrschung der Märkte im In- und Ausland.

Da das Zahlenmaterial, das den Werken der Autoren beider Gruppen zugrundeliegt, im wesentlichen gleich ist, hat es auf die Untersuchungen keinen Einfluß, ob es der einen oder der anderen Gruppe entnommen wird.

---

1) Seidenzahl, Fritz: 100 Jahre Deutsche Bank 1870-1970, Frankfurt a/M 1970.

2. Stellungnahme zur benutzten Literatur

Viele Autoren beschäftigten sich mit einigen der ausgewählten Projekten, wie z. B. mit den türkischen Eisenbahnen, weil diese eine große Rolle in der Politik der europäischen Staaten gegenüber dem türkischen Ex-Reich spielten. Sie befaßten sich in erster Linie mit der Stellung dieser Projekte in der Politik der europäischen Staaten, mit ihrer Bedeutung für deren zwischenstaatliche Beziehungen und mit ihrer Rolle für die Ausdehnung des Einflußbereiches der an diesem Gebiet interessierten Mächte. Die Finanzierung wurde aber entweder überhaupt nicht berücksichtigt oder nur kurz gestreift.

Über die Finanzierung der Erdölprojekte des Mittleren Ostens ist ebenfalls kaum Literatur zu finden. Deshalb war für den Verfasser die Literatursuche hinsichtlich dieses Problemkreises (die Finanzierung wichtiger Projekte in Entwicklungsländern) von vornherein schwierig. Das war ein Hindernis dafür, noch andere Projekte in die Arbeit einzubeziehen. Der Verfasser versuchte z. B. die Finanzierung des Suezkanals zu behandeln. In mehr als zwanzig deutsch- und englisch-sprachigen Veröffentlichungen über den Suezkanal (dazu kommen noch einige Veröffentlichungen, die sich nicht direkt mit dem Suezkanal befassen) waren keine brauchbaren Angaben finanzieller Natur zu finden. Mangels Sprachkenntnissen konnte sich der Verfasser nicht auf französisch-sprachige Literatur stützen. Arabisch-sprachige Literatur war nicht erreichbar. Ob sie existiert, ist dem Verfasser nicht bekannt.

Gründe für den begrenzten Umfang der Literatur sind, daß

- früher - man kann sagen, bis zum Ende des zweiten Weltkriegs - keine vollständigen Angaben über die Kapitalexporte veröffentlicht wurden,
- manche Gesellschaften, wie z. B. die Erdölgesellschaften,

überhaupt keine finanziellen Angaben veröffentlichen.

Dafür sind wiederum zwei Gründe zu nennen:

- Manche dieser Unternehmungen haben die Form einer Non-Profit-Gesellschaft, da sie das Öl ihren Muttergesellschaften im Verhältnis ihrer Anteile abliefern.
- Die Gesellschaften wollen - und das ist vielleicht der Hauptgrund - ihre finanzielle Situation zwecks Verschleierung der relativ hohen Gewinne nicht darlegen.

Auch die von einigen Gesellschaften, wie der Anglo-Persian Oil Co. (bzw. Anglo-Iranian Oil Co.), veröffentlichten Angaben sind nur mit Vorsicht zu verwenden. Die Gesellschaft unterlag keinen klaren gesetzlichen Vorschriften hinsichtlich der Darlegung ihrer finanziellen Situation. So konnte sie nach Darstellung der persischen Regierung die erzielten Gewinne buchmäßig an ihre außerhalb Persiens tätigen Tochtergesellschaften verschieben, was Streitigkeiten zwischen ihr und der persischen Regierung hervorrief.

So blieben dem Verfasser als Unterlagen für die behandelten Erdölprojekte neben den von den Gesellschaften veröffentlichten Berichten, die aber mit Ausnahme derjenigen der Anglo-Persian Oil Co. (bzw. Anglo-Iranian Oil Co.) die finanzielle Situation nicht offenlegen, nur die von einigen Institutionen und Wirtschaftswissenschaftlern in manchen Untersuchungen über diese Gesellschaften veröffentlichten Angaben.

Hier kann man vielleicht die Befürchtung äußern, daß diese Angaben übertrieben seien und folglich nicht den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Solange sie aber von den Gesellschaften nicht widerlegt werden und keine anderen Angaben vorliegen, müssen sie als "richtig" angesehen werden.

3. Die in den einzelnen Kapiteln benutzte Literatur

31. Die in den Kapiteln (1) und (2) benutzte Literatur

Bemerkung: Indirekte Zitate erfolgten nur, weil das Originalwerk nicht greifbar war.

Der Verfasser versuchte, nur diejenige Literatur zu benutzen, die sich zwar auch allgemein mit Kapitalexporten und Entwicklungspolitik, aber in erster Linie mit der Finanzierung der ausgewählten Projekte beschäftigte.

Insbesondere wurde derjenigen Literatur Aufmerksamkeit geschenkt, die sich kritisch mit den Problemen auseinandersetzt. "Kritisch" besagt, daß dort bezüglich der in diesem Zusammenhang verfolgten Politik kein einseitiger Standpunkt vertreten sondern auch auf ihre Vor- und Nachteile hingewiesen wird.

Das war nach Ansicht des Verfassers der Fall bei[1)]

- Christian Eckert, Theodor Schieder und L. J. Zimmerman und F. Grumbach, die sich mit der Imperialismustheorie befassen. Sie nehmen eine kritische Stellung gegenüber dieser Theorie ein, ohne jedoch die Nachteile der Politik der Industriestaaten gegenüber den Entwicklungsländern zu verschweigen.
- Richard Kerschagl, Lutz Köllner, Klaus Engler, Ragnar Nurkse und Joachim Spindler, die sich mit den Kapitalexporten in die Entwicklungsländer und mit der Entwicklungspolitik befassen.

Das vielfach zitierte Buch von Herbert Feis "Europe, the World's Banker 1870 - 1914" gibt einen umfassenden Überblick über die Kapitalexporte der europäischen Staaten, insbesondere Deutschlands, Frankreichs und Englands, und über ihre Ausdehnungsbestrebungen im Rahmen ihrer Politik während des im Titel genannten Zeitraums.

---

1) Die genannten Titel der hier nur mit dem Namen des Verfassers gekennzeichneten Werke sind dem Literaturverzeichnis der Untersuchung zu entnehmen.

Alle oben genannten Autoren vertreten mehr oder weniger die westliche Theorie, ohne jedoch die Nachteile mancher Aspekte der Politik der Industriestaaten gegenüber den Entwicklungsländern zu verschweigen oder manche positive Gesichtspunkte der östlichen Politik hinsichtlich der Entwicklungshilfe zu leugnen.

Von großer Bedeutung sind insbesondere die Veröffentlichungen von Ragnar Nurkse. Er machte grundlegende Vorschläge einer optimalen Entwicklungspolitik in Bezug auf die Entwicklungsländer (balanced growth Theorie).

32. Die für die Anatolische Eisenbahn und die Bagdadbahn benutzte Literatur

Wie bereits erwähnt, wurde über manche Projekte wie z. B. die Bagdadbahn viel geschrieben, die lange Zeit Wirtschaft und Politik beschäftigte und in der Politik der europäischen Staaten dem Nahen Osten gegenüber um die Jahrhundertwende eine große Rolle spielte.

Auch diese Literatur kann man in vier Gruppen unterteilen:

- Die Autoren der ersten Gruppe vertraten die Meinung, daß diese Projekte als Mittel zur Ausdehnung nationaler Interessen benutzt werden sollten und plädierten dafür, daß das deutsche Reich diese Bestrebungen mit allen Mitteln unterstützen solle.
  Als Beispiele seien genannt: Paul Rohrbach, "Die Bagdadbahn, 2. Aufl., Berlin 1911", und Hugo Grothe, "Die Bagdadbahn und das schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina, Würzburger Diss., München 1902".

  So Hugo Grothe: "Lassen wir die russischen Aspirationen in Armenien und Persien unangetastet, ebenso die französischen Hoffnungen in Syrien, die englischen Machtsorgen in Ägypten und Südafrika, die italienischen Sehnsuchten auf Tripolitanien und betonen wir mit allem Nachdruck, daß die Gebiete der Anatolischen wie der

Bagdadbahn als nationales Wirkungsfeld uns vorbehalten bleiben müssen. An irgend einer Stelle der Mittelmeerzone werden wohl auch wir noch kraftvoll den Fuß aufsetzen dürfen".

Nach Ansicht dieser Gruppe war die Kolonisation Mesopotamiens, Anatoliens, Nordsyriens und Palästinas die beste Möglichkeit für die Ausdehnung und Befestigung des deutschen Einflusses im Nahen Osten.

- Die zweite Gruppe sieht diese Projekte nur als Mittel zur Beherrschung und Ausbeutung fremder Gebiete an und plädiert dafür, diese Politik zu bekämpfen.

  Als Beispiel seien hier einige Veröffentlichungen von Lother Rathmann genannt:
  "Stossrichtung Nahost 1914 - 1918, Berlin 1963",
  "Berlin - Bagdad. Die imperialistische Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands, Berlin 1962",
  "Volldampf vorwärts nach Euphrat und Tigris",in: Kolonialismus und Neokolonialismus in Nordafrika und Nahost, Berlin 1964.

  Lenin bezeichnet das Bagdadbahn-Unternehmen als "Abenteuer".

- Die dritte Gruppe betrachtet diese Projekte als wirtschaftliche Geschäfte entweder im Rahmen der Tätigkeit der Deutschen Bank wie Karl Helfferich oder als deutsche Unternehmungen in der Türkei wie C. Mühlmann. Zu dieser Gruppe sind auch zu zählen Hermann Schmidt, M. Hecker und Kurt Zander, die diese Projekte im Rahmen des Eisenbahnwesens in der Türkei behandeln.

  Die Autoren dieser Gruppe sprechen sich nicht wie die erste Gruppe explizit für eine Kolonisation im Nahen Osten aus - im Gegenteil: sie lehnen solche Bestrebungen offensichtlich ab. Eine Ausdehnung des deutschen wirtschaftlichen Einflusses in diesem Gebiet wird von ihnen

jedoch befürwortet. Deshalb sind einige von ihnen in die Kritik der zweiten Gruppe als Befürworter "einer imperialistischen Politik" einbezogen.

- Als vierte Gruppe kann man noch diejenigen Autoren anführen, die sich nur mit der politischen Seite dieser Projekte befaßten, wie u.a. Bekir Sitki und Carl Anton Schaefer.

Neben den Geschäftsberichten der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Bagdadbahn-Gesellschaft, der Bank für Orientalische Eisenbahnen und dem die finanziellen Verhältnisse in der Türkei in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundertes darstellenden Buch von Charles Morawitz: "Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen, Berlin 1903" stützte sich der Verfasser hauptsächlich auf die Veröffentlichungen der dritten Gruppe.

Gründe hierfür sind, daß diese Veröffentlichungen eine einigermaßen ausführliche Darstellung enthalten über

- den Konkurrenzkampf zwischen den europäischen Staaten um die Ausdehnung ihres Einflußbereiches in diesem Gebiet bei dem Erwerb von Konzessionen und über

- die finanziellen Vereinbarungen,

und zwar im Rahmen einer "relativ objektiven" Betrachtung. Mit "relativ objektiv" ist gemeint, daß man keine Kolonisationsbestrebungen wie die erste Gruppe oder rein ideologische Ideen wie die zweite Gruppe vertritt, sondern man betrachtet diese Projekte als Geschäfte, ohne jedoch die angestrebten wirtschaftlichen Ausdehnungsziele zu leugnen.
Für die Konzession der Bagdadbahn stützte sich der Verfasser in erster Linie auf das Buch von Anton Mohr "Der Kampf um Türkisch-Asien. Die Bagdadbahn, Meißen 1919". In diesem Buch sind einige Paragraphen der Konzession wiedergegeben.

Manche Veröffentlichungen wurden entweder überhaupt nicht oder nur selten benutzt. Dies ist insofern berechtigt, weil sie, abgesehen von ihrer radikalen Stellung für oder gegen die bei dem Erwerb von Konzessionen für solche Projekte verfolgte Politik, keine neuen Daten oder Angaben enthalten.

Zu Veröffentlichungen einiger von Professor Stützel genannten Autoren:

- Bücher von Robert Kujmszi sind weder in Saarbrücken noch in dem Katalog des Weltwirtschaftlichen Archivs in Kiel zu finden.
- Einige der Veröffentlichungen von Sartorius von Walterhausen sind vorhanden. Bei rechtzeitiger Berücksichtigung hätte der Verfasser vielleicht Zeit für die Suche nach einigen Daten sparen können. Das Ergebnis der Arbeit wäre aber nicht beeinflußt worden.
- Das jüngst von Fritz Seidenzahl im Auftrag der Deutschen Bank veröffentlichte Buch "100 Jahre Deutsche Bank" bringt auch nichts Neues in Bezug auf die Anatolische Eisenbahn und die Bagdadbahn gegenüber der vom Verfasser benutzten Literatur.

33. Die für die Hedschasbahn benutzte Literatur

Außer den wenigen zitierten Veröffentlichungen ist keine weitere bedeutende Literatur über die Hedschasbahn vorhanden.

Während Karl Auler und Max Blanckenhorn sich in erster Linie mit den geographischen Gegebenheiten des Bahngebietes, mit technischen und organisatorischen Einzelheiten befassen, streifen M. Hecker und Hermann Schmidt die Hedschasbahn kurz im Rahmen ihrer Abhandlungen des Eisenbahnwesens in der asiatischen Türkei.

Neben den genannten Autoren liefern die in dem Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 32 (1909), 33 (1910) und 39 (1916) veröffentlichten kurzen Artikel Informationen über die Bedeutung der Bahn und die dabei verfolgten Ziele.

Angaben über die Kapitalbeschaffung findet man insbesondere bei Max Blanckenhorn und in einem Auszug des Abschlusses des Rechnungsjahres 1323 (islamische Zeitrechnung) vom 31. Juli 1907 im Archiv für Eisenbahnwesen , Jg 1910. Noch zu erwähnen ist der Geschäftsbericht des Jahres 1330 (1914/15) in türkischer Sprache.

34. Die für die Kapitel über die Olgesellschaften benutzte Literatur

Vor allem ist auf die Bücher von S. H. Longrigg, Charles Issawi und Mohammed Yeganeh und Zyhayr Mikdashi hinzuweisen.
Longrigg als langjähriges Vorstandsmitglied bei der Iraq Petroleum Co. Ltd. befaßt sich in erster Linie mit der Entdeckung und Entwicklung des Erdöls im Mittleren Osten, ohne jedoch auf die finanzielle Seite einzugehen.

Issawi und Yeganeh beschäftigen sich mit den ökonomischen Verhältnissen der Erdölindustrie im Mittleren Osten. Die bei ihnen gemachten finanziellen Angaben sind aber nicht vollständig. Sie sind lediglich für einige Jahre angegeben worden.

Mikdashi konnte als Professor an der amerikanischen Universität in Beirut durch seine Beziehungen zu einigen Persönlichkeiten und offiziellen Stellen an unveröffentlichte Angaben gelangen und ein ausführliches Bild über die finanzielle Situation einiger Ölgesellschaften geben, was Longrigg unterließ.

Diese drei Veröffentlichungen ergänzen einander nach Ansicht des Verfassers und ergeben somit mit den Geschäftsberichten der Anglo-Persian Oil Co. (bzw. Anglo-Iranian Oil Co.) und den von den anderen Gesellschaften veröffentlichten Berichten, die jedoch nicht finanzieller Natur sind, eine Grundlage für die Behandlung der ausgewählten Erdölprojekte.

Dazu kommen noch Veröffentlichungen, die sich mehr mit den einzelnen Erdölländern oder Projekten befassen wie:

- Walter Schweer, Ernst Schultze und C. Enisah mit den Verhältnissen und Konkurrenzkämpfen um das Erdöl in Persien und im Irak;
- Samir Shama und Othman Zaid mit den Verhältnissen und der Bedeutung des Erdöls für die wirtschaftliche Entwicklung in Kuwait und
- Abdulah Tariki als Sachverständiger auf diesem Gebiet und langjähriges Verstandsmitglied bei der Aramco mit den Beziehungen zwischen den erdölexportierenden und -konsumierenden Ländern, mit den Erdölpreisen sowie mit der finanziellen Lage der Aramco.

Von Bedeutung sind noch die veröffentlichten Angaben der Chase Manhattan Bank über die Investitionen und Produktionskosten der Erdölindustrie in der Welt. Dazu kommen noch die im Literaturverzeichnis angegebenen Quellen, die jedoch, wie aus der Arbeit ersichtlich ist, nicht oft zitiert wurden.

Andere Literatur über die Finanzierung der behandelten Projekte war nicht greifbar. Ob solche Literatur existiert, ist dem Verfasser unbekannt.

35. Die für den Assuan-Staudamm benutzte Literatur

Wie bei allen umstrittenen Problemen gehen die Meinungen in der Literatur über den Assuan-Staudamm auseinander. Während manche Autoren unterstellen, daß Nasser mit dem Bau des Assuan-Staudammes mehr oder weniger in erster Linie Prestige-Ziele verfolgte (so L. M. Cooke und Hans von der Decken), heben andere Autoren die wirtschaftliche Bedeutung des Projektes hervor und werfen der amerikanischen und britischen Regierung sowie der Weltbank vor, sie hätten eine imperialistische Politik betrieben (so Abdel Fattah Haikel und die Arabische Rundschau).

Tom Little und E. James Doupherty liefern eine analytische Betrachtung der Ereignisse, ohne einseitig Stellung zu nehmen.

So steht bei den meisten Autoren, abgesehen von denjenigen Veröffentlichungen, die sich nur mit der ökonomischen Seite des Projektes befassen, die politische Seite im Vordergrung, und die Finanzierung wurde nur kurz gestreift.

Die finanziellen Angaben sind bei allen Autoren gleich. Unterschiede ergeben sich lediglich in der Einstellung der Autoren zu der von Nasser oder von den Kreditgebern verfolgten Politik.

Andere brauchbare Literatur über die Finanzierung des Assuan-Staudammes lag dem Verfasser nicht vor.

==========

Literaturverzeichnis:

A. Benutzte Literatur

I. Literatur zu dem Kapitel über die Kapitalexporte

Clark, Graver: The Balance Sheets of Imperialism, New York 1936

Eckert, Christian: Alter und neuer Imperialismus, Kieler Vorträge, Jena 1932

Engler, Klaus: Richtlinien für die staatliche Kapitalhilfe an Entwicklungsländer, Köln - Opladen 1965

Feis, Herbert: Europe, the World's Banker 1870 - 1914, New Haven 1930

Hesse, Kurt: Entwicklungsländer und Entwicklungshilfe an der Wende des Kolonialzeitalters, Berlin 1962

Kerschagl, Richard: Östliche und westliche Finanzierungsmethoden für Investitionen in den unterentwickelten Gebieten, in: Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, Berlin 81. 1961: 1

Köllner, Lutz: Sowjetischer Kapitalexport in Entwicklungsländer, in: Europa-Archiv, Frankfurt a/M 13. 1958: Folge 21

Lenin, W. J.: Der Imperialismus als höchstes Stadium des Kapitalismus, Stuttgart 1947

Nurkse, Ragnar: International Investment to-day in the Light of Nineteenth-Century Experience, in: The Experience of Economic Growth, New York 1963

Nurkse, Ragnar: Contrasting Trends in Nineteenth and Twentieth Century World Trade and Growth of National Economies, in: Expansion of World Trade and Growth of National Economies, London 1965

Schieder, Theodor: Imperialismus in alter und neuer Sicht, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung "Das Parlament", Bonn 25. Mai 1960

Smith, Adam: Natur und Ursachen des Volkswohlstandes, übersetzt von Wilhelm Loewenthal, Bd. II, Berlin 1882

Spindler, Joachim: Das wirtschaftliche Wachstum der Entwicklungsländer, Stuttgart 1963

Zimmerman, L. J. and Grumbach, F.: Saving, Investment and Imperialism. A Reconsideration of the Theory of Imperialism, in: Weltwirtschaftliches Archiv Bd. 71 1953: 2

Sonstige Veröffentlichungen:

Hartmann, Dionys: Partnerschaft wäre ein Wort, in: Saarbrücker Zeitung vom 20. Februar 1970 - Nr 43

Al-Ahram (arabische Zeitung), Kairo 2. 1. 1970, Ausgabe-Nr 30338

II. Literatur zu den Kapiteln über die Anatolische Eisenbahn und Bagdadbahn

Bode, Friedrich Heinz: Der Kampf um die Bagdadbahn 1903 - 1914. Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen, Breslau 1941

Earle, Edward Mead: Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway. A Study in Imperialism, London 1923

Grothe, Hugo: Die Bagdadbahn und das schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina, Würzburger Diss., München 1902

Hecker, M.: Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 37. Jg., Berlin 1914

Helfferich, Karl: Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit, Bd. I und II, Berlin 1923

Holborn, Hajo: Deutschland und die Türkei 1878 - 1890, Deutsche Verlagsanstalt für Politik und Geschichte, Berlin 1926

Hüber, Reinhard: Die Bagdadbahn, Berlin 1943

Krebs, Günther? Die deutsche Bagdadbahnpolitik im Urteil der Entente-Publizistik, Breslauer Diss. 1933

Mohr, Anton: Der Kampf um Türkisch-Asien. Die Bagdadbahn. Aus dem Norwegischen ins Deutsche übertragen von Margret Platz-Becker, Meißen 1919

Morawitz, Charles: Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen. Nach dem französischen Original, übersetzt und mit einem Nachtrag versehen von Georg Schweitzer, Berlin 1903

Mühlmann, C.: Die deutschen Bahnunternehmungen in der asiatischen Türkei 1888 - 1914, in: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 24, Jena 1926

Schaefer, Carl Anton: Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik, in: Deutsche Orient Bücherei, Herausgeber: Ernst Jäcth, Weimar 1916

Schaefer, Carl Anton: Geldwesen und Staatsbankfrage in der Türkei, in: Das Türkische Reich, Berlin 1918

Schmidt, Hermann: Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei, Berlin 1914

Sitki, Bekir: Das Bagdad-Bahn-Problem 1890 - 1913, Freiburger Diss. 1935

Wolf, John B.: The Diplomatic History of the Bagdad Railroad, Columbia 1936

Zander, Kurt: Das Eisenbahnwesen der Türkei mit Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Bagdadbahn, in: Das Türkische Reich, Berlin 1918

Geschäftsberichte:

Geschäftsberichte der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft
Jg. 1896 - 1897
1909 - 1918 und
1918 - 1931 (Berlin u. Konstantinopel)

Geschäftsberichte der Bagdadbahn-Gesellschaft
Jg. 1903 - 1916 (Berlin u. Konstantinopel)

Geschäftsberichte der Bank für Orientalische Eisenbahnen
Jg. 1912 - 1933 (Zürich)

III. Literatur zu dem Kapitel über die Hedschasbahn:

Auler, Karl: Die Hedschasbahn, in: Petermanns Mitteilungen, Ergänzungshefte 154 und 161, Gotha: Justus Perthes 1906 und 1908

Blanckenhorn, Max: Die Hedschasbahn, in: Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, Berlin 1907

Hecker, M.: Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei, in: Archiv für Eisenbahnwesen, 37. Jg., Berlin 1914

Schmidt, Hermann: Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei, Berlin 1914

Die Hedschasbahn, in: Archiv für Eisenbahnwesen Jg.: 32, 33 und 39, Berlin 1909, 1910 und 1916

Geschäftsbericht der Hedschasbahn-Gesellschaft vom Jahr 1330 (1914/15), in türkischer Sprache, Konstantinopel 1330

Neue Zürcher Zeitung, vom Sonntag, 16. Februar 1969, Nr 101 (Fernausgabe-Nr 46)

IV. Literatur zu den Kapiteln über die Erdölgesellschaften

Al Moohoor, Khodayer Abbas: Der Beitrag der Ölindustrie zur Entwicklung der irakischen Volkswirtschaft, Göttinger Diss., Bamberg 1967

Al-SSawi, Abdo Al-Dayim: Al-Petrol Al-Arabi, in: Al-Petrol-Zeitschrift, (arabische Sprache) Kairo 1967, Heft 2

El- Housseni, Farouk: The Economics of the Petroleum in the Middle East, First Arab Petroleum Congress, Cairo April 1959

Enisah, C.: Englisch-amerikanische Gegensätze im Kampf um das Erdöl des Mittleren Ostens, in: Kolonialismus und Neokolonialismus in Nordafrika und Nahost, Berlin 1964

Issawi, Charles and Mohammed Yeganeh: The Economics of Middle Eastern Oil, London 1962

Joesten, Joachim: Ölmächte im Wettstreit - Der Vormarsch der Außenseiter -, Baden-Baden 1963

Lebkicher, Roy u.a.: Aramco Handbook, Haarlem 1960

Longrigg, S. H.: Oil in the Middle East. Its Discovery and Development, Third Edition, Oxford University Press, London - New York - Toronto 1968

Mikdashi, Zuhayr: A Financial Analysis of Middle Eastern Oil Concessions 1901 - 1965, New York - Washington - London 1966

Nibley, P. P. and D. W. Dreier: Pipline Economics and Technology in Middle East, Second Arab Petroleum Congress, Beirut Oktober 1960

Rowland, John and 2. Baron Basil Cadman: Ambassador for Oil. The Life of John, First Baron Cadman, London 1960

Schultze, Ernst: Der Kampf um die persisch-mesopotamischen Olfeldern, in: Geld, Industrialisierung und Petroleumschätze der Türkei, (ohne Ortsangabe) 1918

Schweer, Walther: Die türkisch - persischen Erdölvorkommen, Abhandlungen des Hamburgischen Kolonialinstituts, Band XXXX, Hamburg 1919

Shama, Samir: The Oil of Kuwait - Present and Futur, (englische Übersetzung des arabischen Originals), Beirut 1959

Tariki, Abdullah: The Pricing of Crude Oil and refined Produkts, Second Arab Petroleum Congress, Beirut Oktober 1960

Tariki, Abdullah: Towards Better Cooperation between Oil Producing and Oil Consuming Countries, Fourth Arab Petroleum Congress, Beirut November 1963

Totten, Don E.: Erdöl in Saudi - Arabien, Heidelberg - München 1959

Turyn, Iwan Karl: Englisches Gold aus iranischem Öl. Ein Beitrag zur Gesichte der britischen Erdölpolitik, Wien 1941

Zaid, Othman: Die Bedeutung des Erdöls für die ökonomische Entwicklung Kuwaits, Leipziger Diss. 1967

Geschäftsberichte und sonstige veröffentlichungen:

Anglo-Persian (bzw, Anglo-Iranian) Oil Co.:

Anglo-Iranian Oil Company: A Brief Description of the AIOC's Social and Welfare Activities for its Employees in Iran, London 1948

Anglo-Iranian Oil Company: Some Documents on the Conditions of the Iranian Workers under the Ex-Anglo-Iranian Oil Company, Geneve 1952

The Anglo-Iranian Oil Company and Iran. A Description of the Company's Contributions to Iran's Revenue and National Economy, and its Welfare Activities for Employees in Iran, London 1951

Anglo-Iranian Oil Company: Report of the Directors and Balance Sheet, London Jg. 1935 - 1953

Anglo-Persian Oil Company: Report of the Directors and Balance Sheet, London Jg. 1914 - 1934

Aramco: Arabian American Oil Company, Report of Operations to the Saudi Arab Government, New York Jg. 1950 - 1968

Iraq Petroleum Co. Ltd.: Iraq Oil in Iraq Petroleum Co.(IPC), Basrah Petroleum Co.(BPC) and Mosul Petroleum Co.(MPC), London Jg. 1951 - 1964

Kuwait Oil Company Ltd.: Annual Review of the Operations of Kuwait Oil Company, El Kuwait Jg. 1959 - 1968

The Story of Kuwait, Copiled by Kuwait Oil Company Limited, London 1963

The Chase Manhattan Bank: Capital Investments of the World Petroleum Industry, New York Jg. 1965 und 1967

V. Literatur zu dem Kapitel über den Assuan-Staudamm

Cooke, Morris Llewellyn: Nasser's High Aswan Dam. Panacea or Politics?, Public Affairs Institute, Washington, D. C. 1956

Decken, Hans von der: Das Sadd-el-Ali-Projekt und seine Finanzierung, in: Zeitschrift für Geopolitik in Gemeinschaft und Politik, Bad Godesberg - Heidelberg XXVIII, Jg. 10, 1957

Dougherty, James E.: The Aswan Decision in Perspective, in: Political Science Quarterly, New York 74. 1959: 1

El-Sabban, Gamil: The Aswan High Dam, in: Middle Eastern Affairs, New York, Vol. 6. 1955: 12

Haikal, Abdel Fattah: Der Hochstaudamm von Assuan und die wirtschaftliche Entwicklung der VAR, in: Deutsche Außenpolitik. Institut für Internationale Beziehungen, Berlin 10. 1962: 2

Little, Tom: High Dam at Aswan. The Subjugation of the Nile, London 1965

Wafa, Taher Abu: The Social and Economic Consequenses of the High Aswan Dam, in: Impact of Science on Society, UNESCO, Paris 13. 1963: 4

Sonstige Veröffentlichungen:

Agreement on Economic and Technical Co-Operation between the Union of Soviet Socialist Republics and the Republic of Egypt, in: The Egyptian Economic and Political Review, Cairo 4. 1958: 6. 2. Ser.

Assuan, Ausgangspunkt eines neuen Entwicklungsabschnitts der VAR. Der Schreiber: Die Arabische Rundschau, Bd. 8, Kairo 1964: 4

Financing of Aswan High Dam in Egypt. Hearing before the Committee on Appropriations, U. S. Senate, 84 th Congress, 2 ud Session, Jan. 26. 1956, Wash.: Gov. Pr. Off. 1956

The Benefit Cost Analysis of High Dam. A Case Study on the Economics of Water Projekts Evaluation, in: Economic Bulletin, National Bank of Egypt, Cairo 18. 1965: 4

B. Sonstige Literatur

Baade, Fritz: Methoden, Kosten und Erfolgsaussichten der Entwicklungsländerhilfe, Bonn 1966

Bearson-Report : Partners in Development, New York - Washington - London 1969

Billerbeck, Klaus: Die Auslandshilfe des Ostblocks für die Entwicklungsländer, Hamburg 1960

Broer, Hans-Joachim: Wirtschaftliche Entwicklung in Kuwait. Ein Beispiel für die Rolle der Mentalität in einem Entwicklungsland, Köllner Diss., Köln 1965

Daalder, Hans: Capitalism, Colonialism and the Underdeveloped Areas. The Political Economy of (Anti)-Imperialism, in: Essays on Unbalanced Growth. A Century of Disparity and Convergence, Ed. by Egbert de Veries,Gravenkage 1962

Cairncross, A. K.: Home and Foreign Investment 1870 - 1913, Cambridge, Eng. 1953

Egner, Erich u. a.: Probleme der Wirtschaftspolitik in Entwicklungsländern. Beiträge zu Fragen der Entwicklungsplanung und regionalen Integration, hrsg. von Wilfried Gruth, Berlin 1967

Egner, Erich u. a.: Untersuchungen einzelner Entwicklungsländer. Peru - Tunesien - Ägypten - Syrien, hrsg. von R. Stucken, Berlin 1960

Entwicklungshilfe und Entwicklungsland.Begriff, Probleme und Möglichkeiten. Mit Beiträgen von A. Antweiler u. a., Münster 1962

External Financing of Economic Development of the Developing Countries. International Flow of Capital and Assistance. Factors Affecting the Ability of Developed Countries to Provide Resources to the Developing Countries. Report of the Secertary - Gen. UN Economic and Social Council, 43 sess., agenda item 3, a. New York 1967, Gi s., Carr. 1. = -E/4375

Finanzielle Leistungen an Entwicklungsländer im Jahre 1956 - 1963 (Orginasition für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung OECD). Deutsche Übersetzung veröffentlicht vom Bundesministerium für Wirtschaft, Bonn 1965

Gruth, Wilfried: Der Kapitalexport in unterentwickelte Länder, Basel - Tübingen 1957

Hartmann, Helmut: Alternativen der Entwicklungspolitik. Theorien über Gleichgewicht und Ungleichgewicht im Wachstumsprozeß der Entwicklungsländer, in: Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik, 7. Jg., Tübingen 1962

Haschem, Hayssam: Die besonderen Probleme der Industrialisierung Syriens, Köllner Diss., Köln 1961

Hesse, Kurt: Planungen in Entwicklungsländern, Berlin 1965

Hilferding, Rudolf: Das Finanzkapital. Eine Studie über die jüngeste Entwicklung des Kapitalismus, 2. Aufl., Frankfurt a/M 1968

Investitionen, Infrastruktur und Kapitalbedarf - Erwartungen im Schwarzen Erdteil (Deutsche Afrika-Gesellschaft e. V. Bonn Schriftenreihe Nr 6) Bonn 1958

Jenks, L. H.: British Experience with Foreign Investment, in: Journal of Economic History, Supplement IV, Tasks of Economic History, New York 1944

Klafkowski, Maximilian: Zur Theorie der Außenwirtschaft. Ökonomischer Imperialismus, Kaufkraftparität. Eine zugleich dogmengeschichtliche Studie, Berlin 1967

Knall, B.: Zur Programmierung von Erschließungsplänen in Entwicklungsländern, in: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 81, Heft 2, Hamburg 1958

Köllner, Lutz: Stand und Zukunft der Imperialismustheorie. Anmerkungen zu neueren Beiträgen, in: Jahrbuch für Sozialwissenschaft, Göttingen 11. 1960: 1

Kristensen, Thorkil: Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem Westen und den Entwicklungsländern, Kiel 1962

Meimberg, Rudolf und Harald Jürgensen: Probleme der Finanzierung von Investitionen in Entwicklungsländern, Berlin 1959

Michaelis, Alfred: Wirtschaftliche Entwicklungsprobleme des Mittleren Ostens, Kieler Studien, Forschungsberichte des Instituts für Weltwirtschaft a. d. Universität Kiel, Kiel 1960

Neisser, Hans: Der ökonomische Imperialismus im Lichte moderner Theorie. Aus dem Eng. übers., in: Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik, Tübingen 4. 1959

Nurkse, Ragnar: Internationale Kapitalbewegungen, Wien 1935

Nurkse, Ragnar: Problems of Capital Formation in Underdeveloped Countries, 2. ed. Oxford: Blackwell 1953

Nurkse, Ragnar: Some Aspects of Capital Accumulation in Underdeveloped Countries, Cairo 1952

Pentzlin, Heinz: Aegypten - Eine Analyse der Entwicklungsprijekte -, Berlin 1957

Röh, Klaus: Rourkela als Testfall für die Errichtung von Industrieprojekten in Entwicklungsländern, Hamburg 1967

Schmitt, Matthias: Die historischen Grundlagen der Entwicklungspolitik, Kiel 1963

Weber, Adolf: Die neue Weltwirtschaft - was jeder davon wissen muß -, München 1947

Zawadzki, Josef: Zur marxistischen Theorie des Imperialismus und den Problemen des modernen Kapitalismus , in: Wiso. Korrenspondenz für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Fulda 5. 1960: 12

Zimmermann, Alfred: Die kolonialreiche der Großmächte, 1871 - 1916, Berlin 1916

Zimmermann, Alfred: Geschichte der Deutschen Kolonialpolitik, Berlin 1914

Zimmermann, Alfred: Kolonialpolitik, Leipzig 1905

Zimmermann, Horst: Öffentliche Finazhilfe an Entwicklungsländer, Berlin 1963

Zur Entwicklungshilfe; Zu Aktuellen Problemen der Finanzierung im Blickwinkel der Unternehmungen, hrsg. von der Deutschen Gesellschaft für Betriebswirtschaft, Berlin 1962